Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1912 | **Roma — Sabato, 27 luglio** | **Numero 177**

DIREZIONE
Corso Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 11-31

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
Corso Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 75-91

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 685 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato ad affidare all'industria privata con effetto dal 1° luglio 1913, l'esercizio delle linee di navigazione inscritte negli uniti elenchi (allegato *A*, gruppo Tirreno superiore; allegato *B*, gruppo Tirreno inferiore; allegato *C*, gruppo Adriatico).

Art. 2.

Le condizioni per l'esercizio delle linee di cui all'articolo precedente sono quelle contenute nell'annesso capitolato (allegato *D*).

Art. 3.

L'aggiudicazione delle linee sarà fatta a cittadini italiani o a Società italiane costituite in Italia, per ciascun gruppo separatamente, ed avrà luogo col mezzo di asta pubblica ad offerte segrete. L'aggiudicazione sarà provvisoria al primo incanto e diventerà definitiva dopo un nuovo incanto sulla base del ribasso del ventesimo a sensi dell'art. 95 e seguenti del regolamento sulla contabilità generale dello Stato.

L'asta avrà principio entro due mesi dalla promulgazione della presente legge e sarà regolata dalle seguenti norme:

a) per adire all'asta deve essere depositata, a titolo di cauzione, una somma in titoli di Stato, o garantiti dallo Stato, non inferiore al decimo della sovvenzione annua complessiva attribuita a ciascun gruppo. Il concorrente rimasto aggiudicatario incorrerà, senza obbligo di costituzione in mora, nella perdita del deposito, che sarà devoluto allo Stato, se entro due mesi dall'aggiudicazione definitiva non sottoscriva il relativo contratto;

b) l'asta sarà tenuta avanti il ministro della

marina, o chi per esso, separatamente per ciascun gruppo;

c) l'aggiudicazione di ciascun gruppo di linee sarà fatta a chi offrirà il maggior ribasso sulla sovvenzione totale assegnata al gruppo stesso, e nel caso che tanto nel primo esperimento d'asta, quanto in quello definitivo, due o più concorrenti presenti all'asta abbiano fatta la medesima offerta, si procederà, salvo quanto è detto alla successiva lettera *d*), nella adunanza stessa ad una licitazione fra essi soli a partiti segreti. Se nessuno di coloro che abbiano fatto offerte eguali sia presente o i presenti non vogliano migliorare l'offerta, la sorte deciderà chi fra di loro debba essere l'aggiudicatario;

d) se fra coloro che tanto nel primo esperimento d'asta, quanto in quello definitivo, abbiano fatto la stessa offerta, vi sia la Società anonima nazionale di servizi marittimi, l'aggiudicazione sarà fatta provvisoriamente o definitivamente, secondo il caso, alla Società stessa in forza della disposizione contenuta nell'art. 16 della Convenzione in data 27 aprile 1910 approvata con la legge del 13 giugno 1910, n. 306.

Art. 4.

Nel caso che uno o più dei gruppi messi all'asta non rimanga aggiudicato, il ministro della marina potrà per i medesimi provvedere a trattativa privata, ai sensi dell'art. 4, n. 7, della legge sulla contabilità generale dello Stato, e, qualora anche questo esperimento rimanga senza effetto, il Governo del Re presenterà al Parlamento nel più breve termine possibile, e non oltre tre mesi dal giorno in cui andò deserta l'asta, nuovi provvedimenti per il gruppo o pei gruppi non rimasti aggiudicati.

Art. 5.

Agli assuntori delle linee comprese nei gruppi di cui all'art. 1 spetta per tutta la durata del contratto la sovvenzione stabilita rispettivamente dagli allegati *A*, *B* e *C* diminuita degli eventuali ribassi risultanti dall'asta.

Art. 6.

Negli avvisi d'asta saranno indicati per ciascun gruppo i piroscafi che ai sensi dell'art. 6 della Convenzione 27 aprile 1910, approvata con la legge 13 giugno 1910, n. 306, e stipulata con la Società nazionale di servizi marittimi, devono essere ceduti dalla Società stessa e rilevati dai nuovi concessionari.

Art. 7.

Gli assuntori hanno facoltà di emettere titoli di obbligazioni al portatore o nominativi per un ammontare non eccedente il doppio del capitale versato, ed ammortizzabili entro il periodo di durata della concessione.

Art. 8.

Della sovvenzione dovuta dallo Stato potrà dagli assuntori essere vincolata presso la Cassa depositi e prestiti, la parte necessaria a garentire il servizio di obbligazioni che gli assuntori stessi vogliano emettere anche agli effetti ed ai sensi dell'art. 171, secondo comma, del Codice di commercio.

Le modalità di questo vincolo saranno stabilite con decreto Reale promosso dal ministro del tesoro di concerto col ministro della marina.

Art. 9.

È istituito presso il Ministero della marina un Comitato pei servizi marittimi, presieduto dal sottosegretario di Stato per la marina e composto:

a) dell'ispettore generale dei servizi marittimi;

b) del direttore generale della marina mercantile;

c) di un delegato del Ministero degli affari esteri;

d) di un delegato del Ministero d'agricoltura, industria e commercio;

e) di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi;

f) di un delegato del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

g) di un ufficiale superiore della R. marina appartenente al corpo del genio navale;

h) dell'ispettore superiore dei servizi marittimi;

i) di un capitano di porto designato dal ministro della marina;

k) di un rappresentante degli armatori di piroscafi nazionali non sovvenzionati, designato dal Consiglio superiore della marina mercantile;

l) di un rappresentante della Federazione dei lavoratori del mare e di un rappresentante la Federazione dei lavoratori dei porti, designati dal Consiglio del lavoro;

m) di due rappresentanti delle Camere di commercio del Regno designati dal ministro d'agricoltura, industria e commercio.

Il Comitato sarà costituito per decreto Reale e verrà rinnovato ogni triennio.

Il presidente del Comitato avrà facoltà di chiamare, volta per volta, a far parte del Comitato stesso, con voto consultivo, quelle persone che saranno ritenute particolarmente competenti per le materie da trattarsi in ciascuna adunanza.

Art. 10.

Il Comitato pei servizi marittimi dà parere:

1° sulle proposte di modificazione, ampliamento o riduzione di servizi;

2° sulle proposte di istituzione di nuove linee;

3° sui reclami e sulle controversie la cui risoluzione spetta al ministro della marina e in generale sulle questioni attinenti ai servizi marittimi sovvenzionati ed alla marina libera che gli vengono sottoposte dal ministro.

A norma dei capitolati, il Comitato determina la classificazione delle merci, i prezzi e tutte le condizioni dei trasporti, le modalità dei servizi di concentramento e cumulativi e definisce le controversie che potessero sorgere su tali materie e le altre contemplate dai capitolati predetti.

Le decisioni del Comitato relative alle controversie tra i concessionari e gli speditori, caricatori, destinatari o altri interessati non pregiudicheranno l'azione giudiziale delle parti.

Il Comitato delibera a maggioranza di voti: per la validità delle sue deliberazioni occorre l'intervento alle adunanze di almeno sei membri.

Art. 11.

Il Comitato pei servizi marittimi dovrà sentire, prima di prendere le proprie deliberazioni, i rappresentanti dell'assuntore o degli assuntori dei servizi marittimi sovvenzionati e le altre parti interessate. Se costoro, debitamente invitati, non si presentino, il Comitato delibererà ugualmente.

Con decreto Reale saranno determinate le indennità da corrispondersi ai membri del Comitato che intervengono alle adunanze, e il compenso per l'opera prestata dal segretario o dai segretari.

Sono abrogati gli articoli 27, 28 e 29 della legge 5 aprile 1908, n. 111, e l'art. 11 della legge 13 giugno 1910, n. 306.

Art. 12.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute nell'art. 83 del capitolato annesso alla presente legge, ove non intervenga fra i concessionari dei vari gruppi un completo accordo per la ripartizione e l'assunzione del personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante Società, il ministro della marina deciderà inappellabilmente, sentiti i concessionari predetti.

Art. 13.

Nei capitolati annessi alla legge 13 giugno 1910, n. 306, ed in quello approvato con R. decreto 26 giugno 1910, n. 598, potrà il ministro della marina, d'accordo con gli assuntori dei servizi, introdurre le modificazioni necessarie per armonizzarne le disposizioni con quelle del capitolato annesso alla presente, senza che perciò venga in alcun modo aumentato l'onere del bilancio dello Stato.

Art. 14.

Il ministro della marina, verificandosi la rescissione del contratto per taluno dei servizi approvati con la legge del 13 giugno 1910, n. 306, è autorizzato ad affidarli, alle stesse condizioni, ad altri concessionari dei servizi sovvenzionati.

Art. 15.

Al funzionario superiore del Ministero delle poste e dei telegrafi, che, a norma dell'art. 3 della legge 5 aprile 1908, n. 111, deve essere aggregato all'Ispettorato centrale dell'Amministrazione ferroviaria, è sostituito l'ispettore generale dei servizi marittimi presso il Ministero della marina.

Art. 16.

La linea *D* esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fra Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa e di cui agli articoli 1, 2 e 37 della legge 5 aprile 1908, n. 111, ed allegato *B* alla legge medesima, è soppressa dal 1° luglio 1913 se risulteranno aggiudicati i servizi di cui al gruppo II (Tirreno inferiore).

Art. 17.

Per la esecuzione della presente legge, verrà inscritta nella parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per gli esercizi finanziari dal 1913-914 al 1922-923 la somma di L. 13.433.000, salvo le eventuali riduzioni dipendenti dalle aggiudicazioni all'asta.

Art. 18.

Il Governo, in relazione all'art. 77, primo comma del capitolato *A* pei servizi marittimi delle isole minori formante parte della legge 13 giugno 1910, n. 306, potrà autorizzare la Società siciliana di navigazione a cedere i servizi delle linee 3 e 4 per le isole Eolie ad altro concessionario alle stesse condizioni contemplate dal suddetto capitolato *A* e dalla convenzione stipulata il 23 aprile 1910 fra il Governo e la Società predetta.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 giugno 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — LEONARDI-CATTOLICA — TEDESCO — FACTA — NITTI — CALISSANO — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

Allegato A.

Gruppo I. — Tirreno superiore.

N. della linea	Itinerari delle linee	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia per viaggio	Percorrenza in miglia annua	Velocità	Numero minimo dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Sovvenzione annua	*Annotazioni*
	Linee postali.									
1	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Porto Said-Suez-Aden-Bombay e ritorno (1)	ogni 4 settim.	9050	117.499	15	2	6000	12.000	1.710.000	Con facoltà di approdare a Kurrachee.
	Linee postali coloniali.									
2	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Suez-Massaua-Gibuti-Aden-Mogadiscio-Kisimajo-Mombasa e ritorno (2)	ogni 4 settim.	9176	119.288	12	2	3500	7.000	1.200.000	Facoltà di approdare ad Assab e di spingersi a Zanzibar e a Dar-es-Salam ed obbligo di approdare a Savona in andata od in ritorno.
3	Aden-Obbia-Mogadiscio-Merka-Brava-Kisimajo-Mombasa e ritorno (3)	8 viaggi all'anno	1675	13.400	9	1	900-1000	950	100,000	
4	Massaua-Suez e ritorno (4) .	settim.	1910	74.490	12	2	800-1000	1.800	500.000	
5	Massaua-Assab-Hodeida-Jedda-Porto Sudan-Suakim-Massaua	ogni 4 settim.	1315	17.095	10					
	Linee commerciali.									
6	Genova-Savona-Livorno-Portoferraio-*Marciana Marina*-Maddalena-Terranova-Golfo Aranci-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortolì-Muravera-*Torrevecchia*-Cagliari-*Teulada-Sant' Antioco-Carloforte-Oristano-Bosa-Alghero*-Portotorres-Castelsardo-*Santa Teresa di Gallura*-Maddalena-Bastia-Livorno-Spezia-Genova (5) (6)	settim.	970	109.900	10	4	1200	4.800	580.000	
7	Genova-Spezia-Livorno-Bastia-Maddalena-*Santa Teresa di Gallura*-Castelsardo-Portotorres-*Alghero-Bosa-Oristano-Carloforte-Sant'Antioco-Teulada*-Cagliari-*Torrevecchia*-Muravera-Tortolì-Dorgali-Orosei-Siniscola-Golfo Aranci-Terranova-Maddalena-*Marciana Marina*-Portoferraio-Livorno-Savona-Genova (5) (6)	Id.								Approdo facoltativo a Cala d'Oliva.

(1) Il concessionario ha l'obbligo di stabilire un servizio cumulativo speciale col concessionario della linea Venezia-Calcutta per modo che restando a carico di quest'ultimo le spese di trasbordo, le merci scambiate fra Bombay e i porti italiani dell'Adriatico (Venezia-Ancona-Bari-Brindisi) paghino lo stesso nolo di quelle provenienti o a destinazione dei porti italiani del Tirreno (Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli).

(2) Le merci da e per gli scali dell'Adriatico provenienti o a destinazione degli scali della linea oltre Aden saranno trasportate senza spesa di trasbordo come se fossero destinate o provenienti dagli scali del Tirreno.

(3) A questa linea potrà essere adibito un piroscafo usato e nei quattro mesi in cui non si eseguono i viaggi su questa linea il piroscafo stesso potrà sostituire quello della linea Massaua-Hodeida-Suakim-Massaua.

(4) Nella settimana in cui il tratto Massaua-Suez e ritorno è eseguito dalla linea Genova-Mombasa, non si effettua dal piroscafo di questa linea.

(5) Il concessionario ha l'obbligo di trasportare gratuitamente da e per Cagliari le merci provenienti e dirette agli scali di Terranova-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortolì e Muravera, per modo che dette merci siano assoggettate allo stesso nolo di quelle provenienti o dirette a Cagliari.

(6) Gli approdi in corsivo sono eseguiti a settimane alternate.

Nelle linee 6 e 7 nei porti segnati in corsivo è esteso l'obbligo dell'approdo settimanale, allorchè siano disposte per l'imbarco almeno dieci tonnellate di merci.

Segue Allegato **A.**

N. della linea	Itinerari delle linee	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia per viaggio	Percorrenza in miglia annua	Velocità	Numero minimo dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Sovvenzione annua	*Annotazioni*
8	Genova - Spezia-Livorno- Capraia-Maddalena-Santa Teresa-Portorres e ritorno	settim.	560,4	29.140	12	1	1200	1.200	76.000	Approdo facoltativo a Parao durante la sosta a Maddalena.
9	Carloforte-Portovesme e ritorno Carloforte-Calasetta e ritorno	giornal.	18	6.570	9	1	100	100	37.000	
10	Marsiglia-Nizza-San Remo-Porto Maurizio-Oneglia-*Albenga-Alassio*- Savona-Genova-Portotorres e ritorno (1)	settim.	848	44.096	10	2	1500	3.000	120.000	
11	Savona-Genova-Spezia-Livorno-Portoferraio-Piombino-Porto Santo Stefano-Civitavecchia-Napoli-Torre Annunziata-Castellammare di Stabia - Salerno - Palermo-Termini Imerese-Cefalù-Milazzo-Lipari-Pizzo-Messina-Reggio Calabria - Riposto-Siracusa - Catania - Catanzaro-Cotrone-Taranto-Gallipoli - Brindisi - Bari-Molfetta- Barletta - Manfredonia-Viesti-Ortona-Pescara-Castellammare - Ancona - (Trieste solo andata)-Venezia e ritorno (2)	id.	3324 (3)	172.848	10	8	2000-2500	18.000	500.000	
12	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Alessandria e ritorno con prolungamento in Soria a settimane alternate e ritorno (4)	id. —	2832 1083	147 264 28.158	10 10	4	4000	16.000	500.000	Facoltà di approdare a Riposto.
13	Genova - Livorno - Napoli - Palermo-Messina-Reggio Calabria-Riposto-Catania-Siracusa - *La Canea*-Pireo-Salonicco e Cavalla o Scio e Smirne alternativamente-Costantinopoli-Odessa e ritorno (5) (6) e (7)	settim.	4434,2	230.578	10	7	2500-3000	19.250	800.000	Facoltà di approdare a Nicolajeff ed a Kerson durante la sosta ad Odessa.
				1.101.326		34		84.100	6.123.000	

(1) Gli approdi in corsivo sono eseguiti a settimane alternate.

(2) Di questi porti avranno approdo settimanale fino dall'inizio dei servizi quelli nei quali la somma delle merci caricate e scaricate durante gli esercizi 1910-911 e 1911-912 dai piroscafi esercenti la linea sovvenzionata corrispondente (XXI) non sia inferiore alla media annua di 5000 tonnellate.

Ciascuno degli altri porti avrà diritto all'approdo ogni qualvolta sia richiesto il trasporto di almeno 10 tonnellate di merci da imbarcare o sbarcare. Questi ultimi porti conseguiranno il diritto all'approdo regolare quando per due esercizi consecutivi avranno raggiunto le 5000 tonnellate di merci, in media annua, imbarcate o sbarcate su questa linea.

(3) Questa cifra è composta della percorrenza normale di miglia 2901 e di quella per gli approdi eventuali calcolata in via di approssimazione in miglia 423.

(4) Obbligo di approdare a Savona in andata od in ritorno quando in quel porto vi siano da imbarcare o sbarcare almeno dieci tonnellate di merci.

(5) I piroscafi di questa linea avranno sede di armamento in Napoli.

(6) Obbligo di approdare a Savona quando vi siano da imbarcare o sbarcare almeno 100 tonnellate di merci.

(7) L'approdo in corsivo è eseguito a settimane alternate.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

Allegato B.

Gruppo II. — Tirreno inferiore.

N. della linea	Itinerari delle linee	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità	Numero minimo dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione annua	*Annotazioni*
			per viaggio	annua			unitario	complessivo		
	Linee postali.									
1	Napoli-Messina-Reggio Calabria-Catania-Siracusa-Tripoli e ritorno	settim.	1070	55.640	14					
2	Siracusa-Tripoli e ritorno * .	bisett.	608	63.232	14					* Con prolungamento a Catania.
3	Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Bengasi-Derna e ritorno	settim.	1612	83.824	14	5	2500	12.500		
4	Siracusa-Bengasi e ritorno. .	id.	762	39.624	14					
5	Palermo-Trapani-Tripoli e ritorno	id.	732	38.064	14				2.430.000	
6	Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi e ritorno	id.	1072	55.741	14	3	2500	7.500		
7	Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi e ritorno	id.	722	37.544	14					
	Linee commerciali.									
8	Palermo-Trapani-Marsala-Mazzara-Sciacca-Pantelleria-Tunisi-Susa-Monastir-Medhia-Sfax-Gabes-Gerba-Tripoli e ritorno (1)	settim.	1526	79.352	10	2	1000	2.000	250.000	
9	Napoli-Cagliari e ritorno (2) **	id.	524	27.248	10	2	1200	2.400	230.000	** Approdo facoltativo all'isola dei Cavoli, a Torrevecchia, a Torre Annunziata e Castellammare di Stabia.
10	Palermo-Trapani-Cagliari e ritorno	id.	458	25.816						
11	Genova-Palermo-Castellammare del Golfo-Trapani-Favignana-Marsala-Mazzara-*Porto Palo*-Sciacca-Porto Empedocle-Licata-Terranova-Scoglitti-*Mazzarelli*-*Pozzallo*-Marzamemi-Siracusa-Catania-Riposto-Messina e ritorno (3)	id.	1487	77.324	10	3	2000	6.000	340.000	
12	Genova-Spezia-Livorno-Napoli-Messina-Reggio-(Riposto a settimane alternate)-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli-Homs-Misurata-Bengasi e ritorno	id.	2536	131.872	10	5	2500	12.500	600.000	
	con prolungamento ogni due settimane a Tobruk toccando Derna e ritorno	—	504	13.104						
				728.388		20		42.900	3.850.000	

(1) Con facoltà di prolungare la linea a Napoli.
(2) Quando sarà iniziato l'esercizio della direttissima Roma-Napoli, fra Cagliari e Napoli sarà eseguito l'approdo a Gaeta senza aumento di sovvenzione.
(3) Gli approdi in corsivo sono eseguiti a settimane alternate.
Le spese di trasbordo in Siracusa, Catania e Messina delle merci da e per gli scali di Napoli, dell'Jonio e dell'Adriatico, sono a carico del concessionario.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

Allegato C.

Gruppo III. — Adriatico.

N. della linea	Itinerari delle linee	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità	Numero minimo dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione annua	Annotazioni
			per viaggio	annua			unitario	complessivo		
	Linee postali.									
1	Venezia - Brindisi - Corfù-Patrasso (Canale) - Pireo-Costantinopoli e ritorno	settim.	2200	114.400	13	3	3000	9.000	1.000.000	
2	Venezia-Trieste e ritorno . .	trisett.	134	20.904	12	4	da 1000 a 1200	4.400	800.000	
3	Ancona-Trieste e ritorno . .	settim.	258	13.416						
4	Venezia-Zara-Sebenico-Spalato-Gravosa - Cattaro - Antivari-Durazzo-Brindisi e ritorno	id.	1102	57.304						
	Linee commerciali.									
5	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Corfù-Canea-Candia - Alessandria con prolungamento in Soria e ritorno . .	ogni 2 settim.	2694 1083	70.044 28.158	10	3	2500	7.500	500.000	Approdo obbligatorio a Suda quando non può approdare a Canea.
6	Venezia-Ancona-Barletta (facoltativa)- Bari-Brindisi-Ss. Quaranta-Corfù-Patrasso (Canale)-Pireo-Salonicco o Smirne-Costantinopoli e ritorno con prolungamenti a settimane alternate al Danubio con approdo a Varna e in Anatolia con approdi a Ineboli-Samsum-Kerassunda - Trebisonda - Batum	settim. — —	2598 734 1288	135 096 19.084 33.488	10	6	2500	15.000	900.000	
7	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Tripoli - Bengasi - Brindisi-Bari-Ancona-Venezia	ogni 2 settim.	2242	58.292	10	2	2500	5.000	260.000	
				550.186		18		40.900	3.460.000	

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

RIEPILOGO.

	Percorrenza annua in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo complessivo	Sovvenzione annua
Gruppo I	1.101.326	34	84.100	6.123.000
Id. II	728.388	20	42 900	3.850.000
Id. III	550.186	18	40.900	3.460.000
Totali . . .	2.379.900	72	167.900	13.433.000

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

Allegato D.

SCHEMA DI CAPITOLATO

Esecuzione dei servizi, orari e itinerari.

Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nella annessa tabella.

Art. 2.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal ministro della marina, sentiti i concessionari, e potranno essere in egual modo variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze medesime potranno però, per ragione di ordine pubblico o di interesse postale, commerciale o politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto del ministro della marina o in sua vece dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dai concessionari o da terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto per ciascuna linea.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge e salvo autorizzazione, in casi eccezionali, del Ministero della marina, il quale potrà autorizzare anche l'esecuzione di altri approdi dopo toccati i porti capolinea.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in un porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal consolato italiano ed in sua mancanza dalle autorità locali.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo, riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione in orario o col minor ritardo possibile.

Art. 3.

I viaggi designati dovranno essere eseguiti con la velocità normale indicata per le rispettive linee.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

Art. 4.

Il ministro della marina potrà, udito il Comitato pei servizi marittimi, sopprimere e attuare provvisoriamente o definitivamente approdi e far eseguire viaggi straordinari. In casi di eccezionali gravità ed urgenza il ministro potrà disporre senz' altro in via provvisoria.

Nel caso di attuazione di approdi la sovvenzione sarà variata in proporzione all'aumento della percorrenza e degli oneri del nuovo approdo.

In caso di soppressione definitiva di approdi, se questa avviene d'accordo coi concessionari, la sovvenzione sarà ridotta in rapporto alla minore percorrenza ed alla diminuzione degli oneri derivanti dall'approdo stesso. In caso diverso la sovvenzione rimarrà invariata.

L'attuazione di approdi non dovrà però costituire un aumento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale.

Nel caso di viaggi straordinari che possano essere eseguiti col materiale assegnato alle rispettive linee, saranno rimborsate ai concessionari le spese vive di esercizio.

Le distanze nautiche saranno determinate dal Ministero della marina.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari dell'Ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso le singole amministrazioni dei concessionari tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione del presente capitolato.

Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo negli scali e con le modalità stabilite dal regolamento, un estratto del giornale di bordo indicante le circontanze occorse nel viaggio.

Cauzione.

Art. 7.

All'atto della stipulazione del contratto i concessionari delle linee dovranno prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi dei concessionari, e che dovranno essere a tale uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

Art. 8.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro della marina, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il contratto s'intenderà risoluto per colpa del concessionario.

I crediti del Governo verso i concessionari godranno di privilegio sulla cauzione in confronto di ogni altro credito contro il concessionario per parte dei terzi qualunque sia la precedenza degli atti giudiziari.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 9.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari ed a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 5 chilogrammi. Per quelli di peso superiore che potessero in avvenire essere istituiti sarà corrisposto ai concessionari un compenso da stabilirsi dal Comitato dei servizi marittimi in misura non superiore al 50 per cento delle tasse riscosse dall'Amministrazione delle poste.

L'obbligo del trasporto gratuito degli effetti vale anche per le linee che i concessionari esercitassero per loro conto, senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi direzione.

I concessionari avranno pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentisi al servizio postale telegrafico e telefonico dipendenti dal Ministero delle poste e dei telegrafi nel limite del 2 per cento della portata lorda di ciascun piroscafo in ciascun viaggio.

Art. 10.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia

degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste chiedesse di destinare a bordo pel servizio degli effetti uno o due impiegati ed un servente, i concessionari saranno in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letti, indipendentemente da apposito e sufficiente locale sopra coperta ed in luogo centrale per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta di seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese dei concessionari.

Il vitto per gl'impiegati sarà calcolato a metà di quello dei viaggiatori.

Art. 11.

Qualora un piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a disposizione, pel servizio degli effetti, una idonea imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo, sempre quando il capitano del piroscafo stimi che lo sbarco degli effetti possa farsi senza pericolo col mezzo su accennato.

Qualora non fosse imbarcato l'impiegato, o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Ove poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nella impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 12.

I concessionari dovranno far ritirare gli effetti dagli uffizi postali al porto o dagli uffizi sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli uffizi di porto, dalle dogane, ovvero in difetto di essi uffizi, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco, ove non sia possibile diversamente.

Essi dovranno egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, a richiesta del Ministero della marina, d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie dei concessionari.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti d'approdo e la rispedizione degli effetti dai porti stessi, i concessionari dovranno a richiesta del Governo, attuare a proprie spese speciali comunicazioni cogli uffizi semaforici, che verranno all'uopo designati.

Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina, d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

Art. 14.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffizi di posta, tanto interni che esteri indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata unitamente agli effetti, agli uffizi postali dei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o dei loro agenti, sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dai concessionari saranno obbligati ad aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina di accordo con quello delle poste e dei telegrafi.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi ai concessionari che sieno tenute esposte nelle agenzie cassette mobili d'impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate e con esenzione delle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee stesse nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste in caso di sospetto di frode, avrà la facoltà di richiedere l'apertura della corrispondenza, per verificare se il contenuto della medesima si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

I concessionari senza il consenso del Governo non potranno sulle linee sovvenzionate trasportare effetti fra i porti esteri per conto di un altro Stato.

Art. 15.

I concessionari saranno responsabili, salvo il caso di forma maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovranno tener questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

Piroscafi.

Art. 16.

I piroscafi che i concessionari dovranno costruire per l'attuazione dei servizi sovvenzionati devono essere costruiti nei cantieri italiani.

I concessionari potranno ricorrere ai cantieri esteri nei due casi seguenti:

1° quando i cantieri nazionali di prim'ordine domandino un prezzo del 7 per cento superiore al valore risultante dalla media dei prezzi di sei cantieri esteri di prim'ordine, esclusi il prezzo massimo ed il minimo;

2° quando non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un congruo limite di tempo.

I concessionari avranno però diritto di ricorrere alll'industria estera senza vincolo di sorta per la costruzione di un quarto del tonnellaggio occorrente pei servizi, semprechè i cantieri nazionali non offrano gli stessi prezzi dei cantieri esteri.

Nel caso in cui nell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo sorgessero divergenze, queste saranno risolute inappellabilmente dal ministro della marina.

Art. 17.

Alle linee postali e coloniali, eccettuate quelle indicate coi numeri 3 e 5 del gruppo I (Tirreno superiore) devono, entro il primo triennio di esercizio, essere adibiti piroscafi di nuova costruzione.

Agli effetti del disposto del precedente comma del presente articolo sono considerati di nuova costruzione i piroscafi costruiti nel periodo di durata della convenzione di cui alla lettera *a* dell'articolo 2 della legge del 13 giugno 1910, n. 306.

Art. 18.

Alle linee commerciali ed alle linee coloniali distinte dai numeri 3 e 5 del gruppo I (Tirreno superiore) potranno essere adibiti piroscafi che all'inizio dei servizi abbiano un'età non superiore ai 20 anni, purchè siano giudicati idonei ai servizi ai quali sono destinati dalla Commissione di visita di cui all'art. 27.

Questi piroscafi devono essere iscritti alla prima classe del « Registro nazionale italiano » o di altro registro di classificazione nazionale le cui visite e perizie siano riconosciute dal ministro della marina equivalenti alle visite e perizie ufficiali, con obbligo di mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto.

Art. 19.

Il ministro della marina ha facoltà di concedere all'assuntore una dilazione di non oltre tre anni, se trattasi di materiale di nuova costruzione, e di non oltre un anno se trattasi di materiale usato (a decorrere dal 1° luglio 1913) per l'impiego di piroscafi aventi le caratteristiche prescritte, autorizzandolo frattanto a prendere a nolo, ove occorra, e ad assegnare temporaneamente ai servizi piroscafi le cui caratteristiche non si discostino molto da quelle prescritte ed aventi i migliori requisiti possibili, da accertarsi dalla Commissione di visita.

Il ministro della marina inoltre ha facoltà di autorizzare anche oltre i periodi di tre anni e di un anno predetti, in casi eccezionalissimi, i concessionari ad assegnare temporaneamente alle linee piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite.

In tutti i casi previsti dai comma precedenti la sovvenzione complessiva attribuita alla linea sarà ridotta proporzionalmente secondo la formula seguente:

$$S' = S - (a + b)$$

in cui:

S' rappresenta la sovvenzione ridotta;
S rappresenta la sovvenzione normale;
a rappresenta la ritenuta per deficienza di velocità;
b rappresenta la ritenuta per deficienza di tonnellaggio;

$$a = S - \left(\frac{S}{2} + \frac{S}{2}\left(\frac{V'}{V}\right)^3\right)$$

$$b = S - \left(0{,}65\,S + 0{,}35\,S\,\frac{T'}{T}\right)$$

dei quali:

V' rappresenta la velocità effettiva;
V rappresenta la velocità prescritta;
T' rappresenta il tonnellaggio effettivo;
T rappresenta il tonnellaggio prescritto.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio e sarà effettuata previa una tolleranza del 10 per cento nei riguardi delle deficienze di tonnellaggio.

Art. 20.

I concessionari sono obbligati di rilevare dai concessionari attuali tanto i piroscafi nuovi già in esercizio, in corso di costruzione od anche soltanto ordinati alla data d'inizio della presente concessione, quanto i piroscafi già usati che non superino il dodicesimo anno di età dalla data del varo applicati dai concessionari attuali alle linee corrispondenti a quelle contemplate dal presente capitolato.

Il prezzo pel rilievo del materiale nuovo già in esercizio si formerà, per ciascun piroscafo, in base al costo risultante dal relativo contratto di costruzione approvato dal Ministero della marina, più gl'interessi, 5 per cento all'anno, sulle anticipazioni per acconti dati dai concessionari al costruttore e sotto deduzione pro-rata dal giorno dell'entrata in servizio, del 6 per cento annuo sul costo di cui sopra, dedotto il 12 per cento quale valore di ricupero del materiale al 20° anno.

Il prezzo del rilievo del materiale nuovo in corso di consegna, in costruzione od anche soltanto ordinato, si formerà in base al costo contrattuale, più gl'interessi del 5 per cento annui sugli acconti che già fossero stati pagati dai concessionari al costruttore.

Il prezzo del rilievo del materiale usato, come delle scorte di bordo, sarà determinato da un Collegio peritale, con le funzioni di arbitro inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due nominati dal compratore, due dal venditore ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente della Corte di cassazione di Roma sull'analoga richiesta di una delle parti.

Art. 21.

Alla scadenza del presente contratto lo Stato si obbliga di far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari dei servizi marittimi contemplati dal presente capitolato, ed i concessionari hanno l'obbligo di cedere, tutti i piroscafi applicati ai servizi sovvenzionati che non superino il quindicesimo anno di età dalla data del varo.

Il prezzo del rilievo sarà determinato con le norme indicate nell'ultimo comma del precedente art. 20.

Art. 22.

I piroscafi da assegnarsi ai servizi sovvenzionati, salvo il disposto dell'art. 19, devono essere di tonnellaggio e di velocità non inferiori a quelli indicati nella tabella annessa e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio.

L'assuntore non è esonerato dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti, in alcun caso, e nemmeno se egli non possa disporre di parte del materiale da esso assegnato ad una linea, per causa di forza maggiore o di riparazione, eccetto però nei casi previsti dall'art. 26 e dall'art. 37.

I detti piroscafi dovranno essere coperti da bandiera nazionale e di assoluta proprietà del concessionario, salvo il disposto dell'art. 19, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

I concessionari sono obbligati di assicurare i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati.

Art. 23.

Tutti i piroscafi da assegnarsi ai servizi sovvenzionati dovranno soddisfare alle seguenti condizioni:

In ogni piroscafo dovrà essere segnata la linea di minima immersione in modo che siano garantite nel corrispondente assetto la stabilità e le condizioni di buona navigazione e dovrà essere segnata la linea della immersione massima (*Free Board*) secondo le norme del « Board of trade ».

I piroscafi ad una immersione media, corrispondente alla media delle due immersioni indicate nel precedente comma, dovranno sottostare ad una prova di velocità, con mare calmo o leggermente mosso, della durata di 12 ore consecutive, durante le quali dovranno mantenere una velocità media superiore del 15 per cento a quella prescritta per le linee a cui sono adibiti piroscafi di velocità fino a 12 miglia e superiore del 10 per cento per i piroscafi di velocità maggiore alle 12 miglia. La prova dovrà essere eseguita agendo le caldaie a pressione non superiore a quella di regime senza tenere in funzione calderine ausiliarie.

I piroscafi dovranno avere carbonili capaci di contenere tutto il carbone occorrente per la traversata più lunga, aumentata di un quinto. Per i piroscafi addetti ai viaggi transoceanici l'aumento sarà di un quarto.

Le stesse proporzioni dovranno essere mantenute per i combustibili liquidi.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e tutti gli oggetti di dotazione

dovranno essere tenuti in istato di perfetta conservazione; le caldaie dovranno essere surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione di visita.

In ogni piroscafo dovranno essere installati molinelli a vapore e tutti gli apparecchi necessari per sollecitare le manovre delle àncore, lo sbarco e l'imbarco delle merci.

In ogni piroscafo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente a quello prescritto dal regolamento che stabilisce gli attrezzi di cui debbono essere provveduti i bastimenti addetti al trasporto dei passeggieri, scale di accesso ai ponti in relazione al numero delle persone che debbono transitarvi, e cinture di sicurezza in numero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggieri.

Vi dovranno essere inoltre adatte sistemazioni ed apparecchi per spegnere incendi.

L'equipaggio dovrà addestrarsi almeno una volta ogni quindici giorni al maneggio delle barche e degli apparecchi di salvataggio ed alle manovre di spegnimento d'incendi.

In occasione delle visite le Commissioni dovranno verificare se la classificazione concessa sia tuttora meritata.

Tutti i piroscafi da adibirsi al servizio dovranno sottostare ad una prova di stabilità secondo le norme in uso nella R. marina, per determinare le condizioni di sicurezza assoluta della nave, navigando sia in carico massimo, sia senza carico e con carbonili e doppi fondi vuoti.

Le caldaie potranno agire sia a tirare naturale, sia a tirare forzato, purchè l'ampiezza loro ed il sistema di tirare forzato siano tali da garantire in modo normale la velocità prescritta nella più lunga traversata che il piroscafo debba compiere.

Le macchine e le caldaie dovranno aver subito con esito soddisfacente le prove a freddo e a caldo, secondo le prescrizioni vigenti nella marina militare.

I piroscafi dovranno avere almeno le paratie stagne prescritte dai registri di classificazione.

Tutte le paratie, sia trasversali che longitudinali nei compartimenti di macchine e caldaie, saranno stagne.

Le paratie stagne dovranno estendersi almeno fino ad un ponte situato sopra il galleggiamento normale e in pieno carico ad altezza tale, che, verificandosi l'allagamento di uno qualunque dei compartimenti di stiva, il ponte delle paratie rimanga ancora al disopra del nuovo galleggiamento.

Le dette paratie stagne dovranno essere sufficientemente robuste da resistere eventualmente alla pressione dell'acqua che ha invaso il locale.

Per i piroscafi usati, qualora non si verifichino le suddette condizioni per il caso di allagamento di qualche locale di stiva, dovrà essere costruita una garitta stagna con battente sufficientemente alto attorno al boccaporto di accesso al detto locale, in modo da garantire che l'acqua non possa riversarsi sul ponte o nei locali adiacenti.

In tutti i piroscafi i vari compartimenti di stiva dovranno potersi esaurire in modo efficace e rapido mediante tubulatura in connessione con le pompe di macchina o con una pompa speciale di esaurimento.

Le pompe di circolazione delle motrici, qualora non siano azionate dalle motrici stesse, avranno adattamenti per poter pompare acqua dal compartimento di macchina stesso.

Le navi munite di motori a scoppio o a combustione interna dovranno avere sistemazioni speciali per i detti servizi di esaurimento.

Art. 24.

I piroscafi nuovi da adibirsi al servizio dovranno altresì soddisfare alle condizioni seguenti:

Gli scafi, le macchine e le caldaie dei piroscafi dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati con materiali di prima qualità e classificati alla più alta classe, marca Stella, del Registro nazionale italiano o di altro registro di classificazione nazionale le cui visite e perizie sieno dal ministro della marina riconosciute equivalenti alle visite e perizie ufficiali.

I piroscafi di una stazza lorda superiore a 500 tonnellate saranno costruiti con doppio fondo esteso almeno per due terzi della lunghezza dello scafo.

I piroscafi destinati a servizi transoceanici o quelli di stazza lorda superiore alle 4000 tonnellate dovranno avere non meno di due eliche. Quelli ad una sola elica dovranno essere forniti di una limitata sistemazione di vele sufficiente per il governo della nave.

Per le navi munite di motore a scoppio od a combustione interna dovranno essere soddisfatte tutte le norme di sicurezza relative al tipo del motore, al combustibile adoperato, ecc.

Nelle due paratie stagne estreme regolamentari non dovranno esistere porte o aperture di nessun genere. Parimente nelle paratie delle grandi stive non dovranno esistere porte o aperture.

Quanto alle altre paratie, sarà consentita l'applicazione di porte di passaggio fra i locali di macchina e fra quelli delle caldaie, purchè esse siano di limitate dimensioni e sistemate il più possibilmente in alto, di sistema tale da potersi chiudere rapidamente in modo efficace con maneggio anche dalla coperta.

Le porte dei carbonili saranno a chiusura stagna e da manovrarsi anche dall'alto.

I piroscafi di stazza lorda superiore alle 1000 tonnellate, oltre alle paratie prescritte dai registri di classificazione, dovranno essere suddivisi con paratie in modo tale che il piroscafo possa galleggiare con sicurezza quando uno qualunque dei compartimenti di stiva venisse allagato.

I piroscafi destinati a servizi transoceanici, o quelli la cui stazza lorda è superiore alle 4000 tonnellate, dovranno essere suddivisi con paratie stagne in modo tale, che il piroscafo possa galleggiare con sicurezza anche quando due compartimenti contigui di stiva venissero allagati.

Negli alloggi passeggieri ed in quelle parti dei ponti inferiori dove possono essere imbarcati quadrupedi, l'altezza misurata in qualunque punto del ponte dalla faccia superiore del tavolato del ponte stesso alla faccia inferiore dei bagli del ponte sovrastante, non dovrà essere minore di metri 2,10 per i piroscafi al di sopra di 1500 tonnellate di stazza lorda fino a 3000 tonnellate, e di metri 2,20 per quelli superiori a 3000 tonnellate di stazza lorda.

I nuovi piroscafi addetti alle linee celeri dell'Egitto dovranno avere l'apparato motore a turbine di tipo favorevolmente sperimentato.

Tutti i piroscafi dovranno avere installazioni interne sistemate in modo da rendere agevole, mediante facili adattamenti, il trasporto delle truppe, di quadrupedi e di materiali da guerra.

I piani dei piroscafi di nuova costruzione o da acquistarsi e quelli dei loro apparati motori, ed i relativi contratti di costruzione o di acquisto dovranno essere presentati al Ministero della marina per l'approvazione.

Art. 25.

I piroscafi saranno forniti di locali bene arredati per i passeggeri di 1ª e 2ª classe e per gli ufficiali di bordo e di locali bene aereati per i passeggeri di 3ª classe e per l'equipaggio, in modo da poter sostenere favorevolmente il confronto con i migliori piroscafi destinati al trasporto dei passeggeri.

Gli alloggi del personale di bassa forza dovranno soddisfare ai requisiti dell'igiene. In ogni caso saranno concessi metri cubi tre di spazio per ogni persona quando gli alloggi siano posti in batteria o sul ponte, e metri cubi 3.500 quando sono posti in corridoio.

Gli alloggi dell'equipaggio dovranno avere tavoli fissi o mobili per i pasti, cabina-bagno con doccia e cessi particolari.

I piroscafi assegnati alle linee, la cui traversata massima eccedesse due pernottazioni, saranno provveduti di un conveniente numero di cuccette mobili per uso dei passeggeri di 3ª classe.

Ogni cuccetta sarà corredata di un materasso, di un guanciale e di una coperta di lana.

Tutti i locali destinati ai passeggieri e all'equipaggio saranno forniti di un numero sufficiente di sportellini e di boccaporti, e, nel caso se ne riconoscesse la necessità, anche di ventilatori ed estrattori.

Le donne, in qualunque classe prendano posto, avranno diritto ad essere alloggiate in locali riservati ad esse soltanto.

I piroscafi addetti a viaggi fuori del Mediterraneo, e destinati al trasporto anche dei passeggeri, dovranno avere due locali per ospedali, uno per gli uomini e l'altro per le donne.

Dovrà essere provveduto un adatto locale d'isolamento in caso di malattie infettive.

Questi locali dovranno essere ben ventilati e potersi facilmente isolare. Dovranno inoltre avere l'apparecchio distillatorio, l'apparecchio per la produzione del ghiaccio ed una ghiacciaia per conservarlo.

Sui piroscafi sarà riservato apposito ed idoneo locale per gli ammalati e specialmente per i mentecatti affinchè non riescano di molestia o di pericolo agli altri passeggeri, ed altro locale aereato per i prigionieri militari e i detenuti civili, ove occorra.

I piroscafi assegnati alle linee celeri per l'Egitto ed a quelle che hanno origine o si spingono oltre Suez dovranno avere il medico a bordo.

Quelli che debbono essere destinati alle linee sulle quali si esercita il trasporto degli emigranti, dovranno soddisfare a tutte le speciali esigenze di sistemazione e assetto interno stabilite dal regolamento sull'emigrazione.

Gli assuntori hanno l'obbligo di adottare speciali modificazioni e nuovi adattamenti così nello scafo come nell'apparato motore che in seguito a nuove invenzioni o applicazioni scientifiche ed industriali divenissero di uso normale nei servizi concorrenti delle rispettive linee, o che altrimenti siano riconosciuti indispensabili sempre che siano conciliabili col tipo di nave in esercizio, come pure tutte quelle particolari istallazioni assolutamente richieste dal genere di traffico della linea a cui i piroscafi sono adibiti, quali camere frigorifere, o altre disposizioni nonchè apparecchi di radiotelegrafia e radiotelefonia il cui sistema e la cui potenzialità saranno stabiliti, e, occorrendo, modificati dal Ministero della marina.

In caso di contestazioni giudicherà un consiglio di arbitri composto di un ufficiale superiore del genio navale designato dal Ministero della marina, di un delegato dei concessionari e di un terzo eletto dal primo presidente della Corte di cassazione di Roma.

Per i piroscafi adibiti ai servizi transoceanici gli apparecchi radiotelegrafici sono obbligatori.

Art. 26.

Il concessionario non potrà intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da esso assunte se non sarà fornito del numero dei piroscafi occorrenti alla esecuzione di tutti i servizi contemplati nel presente capitolato, i quali dovranno avere tutte la caratteristiche richieste dal presente capitolato, salvo il disposto dell'art. 19.

Nel caso che un piroscafo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo non rispondente pienamente alle condizioni stabilite, ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà determinato dal ministro della marina.

In questo caso sarà applicata una ritenuta sulla sovvenzione non superiore al 20 per cento. La misura di tale ritenuta sarà determinata caso per caso dal Comitato pei servizi marittimi.

Qualora però la perdita di un piroscafo avvenga nel secondo quinquennio il piroscafo stesso potrà essere sostituito con altro corrispondente sostanzialmente alle caratteristiche di quello perduto.

I piroscafi, nei casi contemplati dai precedenti due comma, dovranno sempre essere accettati dalla Commissione di visita di cui all'art. 27.

Art. 27.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero della marina nominerà apposita Commissione, la quale, nelle visite del materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi da emanarsi dal Ministero stesso.

La Commissione deve accertarsi, nel più largo senso della parola e secondo le migliori norme tecniche, delle buone condizioni di navigabilità dei piroscafi, sia per quanto ha tratto alle loro caratteristiche tecniche, architettoniche e strutturali, sia per quanto ha tratto allo stato di conservazione degli scafi, delle macchine, delle caldaie, dei meccanismi di manovra, di governo e di sicurezza ecc., e determinare se i piroscafi sono adatti ai viaggi ai quali sono destinati.

La Commissione esamina pertanto lo scafo internamente ed esternamente, esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo, da designarsi d'accordo fra il Governo ed il concessionario. Ispeziona egualmente le macchine e le caldaie e verifica gli attrezzi e i corredi di dotazione fissa e di ricambio.

Procede inoltre alle prove di stabilità e velocità di cui agli articoli precedenti.

Art. 28.

L'ispezione della Commissione di visita è obbligatoria anche per quei piroscafi, che, quantunque ammessi al servizio, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza.

In questo caso il concessionario, nella domanda che presenterà per la visita, indicherà la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 29.

Ogni quadriennio dalla data dell'incominciamento del servizio, il ministro della marina dovrà far procedere alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal ministro suddetto, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 30.

Oltre il disposto dell'articolo precedente, il ministro della marina potrà fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggeri.

Risultando dalle visite che taluno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopraccennate, il concessionario dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 31.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione dei piroscafi, il ministro della marina inviterà il concessionario a fare quelle osservazioni che stimasse opportuno intorno alle deliberazioni della Commissione stessa, dopo di che il ministro predetto delibererà inappellabilmente in merito.

Art. 32.

Le spese per indennità di missione alle Commissioni per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero della marina, eccetto per le visite previste all'art. 27, le cui spese saranno rimborsate dal concessionario.

Art. 33.

I concessionari indicheranno al ministro della marina le linee sulle quali intendono destinare i singoli piroscafi, questi non potranno essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri, senza l'autorizzazione del predetto ministro.

A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali il piroscafo potrà essere assegnato.

Equipaggi.

Art. 34.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposite tabelle, stabilite dal Ministero della marina.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato dagli uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto con eguale rappresentanza tanto dei concessionari, quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto-tipo di arruolamento di cui all'articolo seguente.

Art. 35.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto-tipo di arruolamento degli equipaggi stabilito dal Ministero della marina, contratto che dovrà essere riveduto dallo stesso Ministero della marina, sentite le parti interessate, dopo il primo triennio di esercizio a richiesta di qualsiasi di dette parti, restando immutati i rapporti tra i concessionari e lo Stato.

A bordo di ciascun piroscafo sarà tenuta affissa una tabella indicante il vitto che al personale navigante di bassa forza dev'essere somministrato.

Sui piroscafi destinati ai viaggi fuori del Mediterraneo i concessionari dovranno imbarcare, oltre all'equipaggio fissato nelle tabelle, almeno un allievo capitano.

I concessionari avranno obbligo inoltre d'imbarcare sui piroscafi di stazza lorda superiore a 3000 tonnellate, un allievo capitano ed un allievo macchinista.

L'imbarco sarà fatto su richiesta del Ministero della marina. Gli allievi capitani e gli allievi macchinisti avranno gratuitamente alloggio e trattamento di sottufficiali, ma potranno usufruire del vitto ufficiali pagando una retta di lire due al giorno.

Requisizione e noleggio dei piroscafi.

Art. 36.

I piroscafi addetti ai servizi sovvenzionati possono, per grave necessità pubblica, essere requisiti dal ministro della marina con l'osservanza delle disposizioni legislative in materia.

Art. 37.

Il ministro della marina avrà diritto di noleggiare pei servizi straordinari dello Stato i piroscafi dei concessionari completamente armati.

In questo caso sarà corrisposto ai concessionari un compenso risultante dai seguenti elementi per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 5 per cento annuo per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il rimborso delle spese vive e cioè:

a) il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

b) consumo del carbone e delle materie grasse, paghe e panatiche dell'equipaggio, e spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il deprezzamento normale.

Tariffe e condizioni di trasporto dei passeggieri, delle merci, del bestiame e dei valori.

Art. 38.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei passeggieri, delle merci, del bestiame e dei valori per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe e condizioni approvate dal Comitato pei servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Allo scopo di facilitare tali trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdi.

Il Ministero della marina provvederà perchè in ciascuno scalo di approdo nel Regno sia assegnato ai piroscafi postali un posto determinato per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti l'imbarco e lo sbarco degli effetti postali, dei viaggiatori e delle merci.

Art. 39.

All'inizio dei servizi le tariffe da applicarsi al trasporto dei passeggieri, delle merci, del bestiame e dei valori fra tutti i porti del Regno - dall'Italia ai porti esteri dell'Adriatico, della Tunisia e di Malta ed ai porti della Libia, dell'Eritrea e Somalia italiana e viceversa - come pure ai trasporti fra i porti del Mar Rosso fra Aden e Suez, fra quelli della Libia e fra quelli della Somalia italiana fra loro, non potranno superare i limiti stabiliti nelle tabelle che seguono:

Tabella A.

Passeggieri.

Velocità prescritta e zone di pecorrenza	Centesimi per passegg.-chilom		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Per le linee con velocità inferiore a 12 miglia:			
Da 1 a 150 chilometri	11,4	7,6	3,8
» 151 a 300 »	8,52	5,68	2,84
» 301 a 600 »	5,97	3,98	1,99
» 601 a 1000 »	4,92	3,28	1,64
» 1000 a 1500 »	3,9	2,6	1,3
Oltre 1500 chilometri	2,7	1,8	0,9
Per le linee con velocità da 12 a 15 miglia: (1)			
Da 1 a 150 chilometri	18,—	12,—	6,—
» 151 a 300 »	9,3	6,2	3,1
» 301 a 600 »	6,9	4,6	2,3
» 601 a 1000 »	4,2	2,8	1,4
» 1000 a 1500 »	3,9	2,6	1,3
Oltre 1500 chilometri	2,7	1,8	0,9
Per le linee con velocità oltre 15 miglia:			
Per qualsiasi percorso	18,—	12,—	6,—
Da e per l'Eritrea e la Somalia italiana:			
Da 1 a 4000 chilometri	8,7	5,8	2,9
Oltre 4000 chilometri	4,8	3,2	1,6

(1) Pei percorsi fra scali italiani si applicheranno i prezzi previsti per le linee con velocità inferiore a 12 miglia.

Sui piroscafi potranno aggiungersi cabine di lusso e cabine ad un posto a prezzi superiori a quelli normali, da determinarsi dal Comitato pei servizi marittimi.

Il numero delle cabine di lusso non potrà eccedere il 15 per cento del numero totale dei posti di 1ª classe; tuttavia, a richiesta dei concessionari, il Comitato pei servizi marittimi potrà autorizzare l'impianto d'un numero maggiore di tali cabine.

I ragazzi di età inferiore ai cinque anni saranno esenti da qualsiasi pagamento (vitto escluso); quelli dai cinque ai dieci anni non compiuti, pagheranno metà tariffa.

Il costo del vitto e delle consumazioni a bordo sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi, tenendo presente quanto si pratica dalle altre Compagnie di navigazione di primo ordine. Il vitto non è obbligatorio pei passeggieri nei viaggi di durata inferiore a 12 ore.

Ogni passeggiere di 1ª classe avrà diritto di portare con sè gratuitamente 100 chilogrammi di bagaglio, ed ogni passeggiere di 2ª e 3ª classe 70 chilogrammi, anche se il bagaglio è costituito da derrate o prodotti agricoli pel mercato; quest'ultima facoltà è strettamente personale pel passeggiere, essendo vietato il trasporto come bagaglio delle derrate e dei prodotti agricoli quando assuma carattere di abuso.

Il concessionario non potrà esigere alcun diritto di imbarco e sbarco nei porti dove il piroscafo, per giudizio datone dal Ministero della marina, può attaccare alla banchina; negli altri porti dovrà curare l'imbarco e lo sbarco dei passeggieri e dei loro bagagli e non potrà percepire compenso superiore a quello che sarà determinato dal Ministero della marina.

Tabella **B**.

Merci.

Zone di percorrenza	Prezzo per quintale			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Sino a 200 chilometri (minimo per quint.)	2,10	1,68	1,28	0,8
Da oltre 200 e sino a 300 chilometri (1)	0,084	0,052	0,032	0,016
» 300 » 400 » (1)	0,056	0,023	0,020	0,014
» 400 » 1000 » (1)	0,014	0,014	0,014	0,014
Oltre 1000 chilometri (1)	0,01	0,01	0,01	0,01
Dall'Italia ai porti dell'Eritrea e viceversa	3,90	3,55	3,05	2,75
Dall'Italia ai porti della Somalia italiana e viceversa	5,45	4,95	3,30	3,—

L'importo minimo di ogni spedizione è di lire una. Le frazioni di quintale inferiori a 50 chilogrammi e quelle di 50 o più chilogrammi sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale e per quintale intero. Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 o del 100 per cento a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 o 150 chilogrammi per metro cubo.

Per ogni spedizione superiore a 100 tonnellate potranno, sotto determinate condizioni, essere consentiti degli abbuoni in misura da stabilirsi d'accordo fra il Comitato pei servizi marittimi ed i concessionari.

La classificazione delle merci sarà posta dal Comitato pei servizi marittimi in analogia con la classificazione in uso pei trasporti sulle ferrovie dello Stato; ove si tratti di riunire due o più classi, le merci di regola non potranno essere assegnate alla classe superiore.

(1) Per ogni 20 chilometri indivisibili.

La tariffa non comprende i diritti d'imbarco e sbarco. Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco.

Lo sbarco delle merci sarà fatto a cura dei concessionari, i quali per lo sbarco non potranno applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dal Ministero della marina; tuttavia per partite d'importanza speciale i concessionari potranno consentire al ricevitore di ritirare la merce sotto paranco.

Tabella **C**.

Bestiame.

Zone di percorrenza	Lire per capo			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Da 1 a 300 chilometri (prezzo minimo)	7,—	4,—	1,90	1,—
Per ogni 50 chilometri indivisibili oltre 300 e fino a 500 chilometri.	1,—	0,75	0,40	0,25
Per ogni 100 chilometri indivisibili oltre 500 chilometri	0,75	0,50	0,25	0,10

Appartengono alla 1ª classe: cavalli, buoi, muli, tori, vacche vitelli;

alla 2ª classe: asini, muletti, puledri piccoli e vitellini;

alla 3ª classe: montoni, capre, pecore e porci;

alla 4ª classe: capretti, agnelli e porcellini da latte.

Il nolo per l'uso del *box* non è compreso nei prezzi suddetti.

Le modificazioni alla classificazione suindicata saranno determinate d'accordo fra il Comitato pei servizi marittimi ed i concessionari.

Tabella **D**.

Valori.

Zone di percorrenza	Lire per ogni 1000 lire indivisibili
Da 1 a 200 chilometri (prezzo minimo)	1,—
Per ogni 100 chil. indivis. oltre 200 e fino a 500 chilometri	0,18
Per ogni 100 chil. indivis. oltre 500 e fino a 1000 chilometri	0,06
Per ogni 100 chil. indivis. oltre 1000 chilom.	0,03
Prezzo massimo	3,—

Alle tariffe iniziali di cui alle precedenti tabelle *A*, *B* e *C*, saranno successivamente apportate, d'accordo fra il Comitato pei servizi marittimi ed i concessionari, graduali riduzioni fino a raggiungere il limite segnato dalle seguenti tabelle *A bis*, *B bis* e *C bis* e ciò man mano che l'incremento del traffico permetta di compensare i minori introiti derivanti dalle riduzioni stesse o quando gli utili netti della azienda eccedano il 5.50 per cento del capitale azionario. In quest'ultimo caso la riduzione dovrà essere contenuta nel limite dell'eccedenza.

Tabella A-*bis*.

Passeggeri.

Velocità prescritta e zone di percorrenza	Centesimi per passegg.-chilom.		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Per le linee con velocità inferiore a 12 miglia:			
Da 1 a 150 chilometri	6,84	4,56	2,28
» 151 a 300 »	5,112	3,408	1,704
» 301 a 600 »	3,582	2,388	1,194
» 601 a 1000 »	2,952	1,968	0,984
» 1000 a 1500 »	2,34	1,56	0,78
Oltre 1500 chilometri	1,62	1,08	0,54
Per le linee con velocità da 12 a 15 miglia:			
Da 1 a 150 chilometri	10,8	7,2	3,6
» 151 a 300 »	5,58	3,72	1,86
» 301 a 600 »	4,14	2,76	1,38
» 601 a 1000 »	2,52	1,68	0,84
» 1000 a 1500 »	2,34	1,56	0,78
Oltre 1500 chilometri	1,62	1,08	0,54
Per le linee con velocità oltre 15 miglia:			
Per qualsiasi percorso	10,8	7,2	3,6
Da e per l'Eritrea e la Somalia italiana:			
Da 1 a 4000 chilometri	5,22	3,48	1,74
Oltre 4000 chilometri	2,88	1,92	0,96

Tabella B-*bis*.

Merci.

Zone di percorrenza	Prezzo per quintale			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Sino a 200 chilometri (minimo per quintale)	1,26	1,008	0,768	0,48
Da oltre 200 e sino a 300 km. (1)	0,0504	0,0336	0,0192	0,0096
» 300 » 400 » (1)	0,0336	0,0168	0,012	0,0084
» 400 » 1000 » (1)	0,0084	0,0084	0,0084	0,0084
Oltre 1000 chilometri (1)	0,006	0,006	0,006	0,006
Dall'Italia ai porti dell'Eritrea e viceversa	2,34	2,13	1,83	1,65
Dall'Italia ai porti della Somalia italiana e viceversa	3,27	2,97	1,98	1,80

(1) Per ogni 20 km. indivisibili.

Tabella C-*bis*.

Bestiame.

Zone di percorrenza	Lire per capo			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Da 1 a 300 chilometri (prezzo minimo)	6,—	4,—	1,50	1,—
Per ogni 50 chilometri indivisibili oltre 300 e sino a 500 chilometri	1,—	0,75	0,50	0,25
Per ogni 100 chilometri indivisibili oltre 500 chilometri	0,50	0,40	0,25	0,10

Le tariffe approvate con legge 29 giugno 1905, n. 293, pei trasporti dalla Sardegna continueranno ad essere applicate ove risultassero inferiori alle tariffe stabilite nel presente articolo.

Nessun diritto di cappa potrà essere gravato dai concessionari sulle spedizioni di merci, bestiame e valori.

Art. 40.

Pei percorsi internazionali non indicati nell'articolo precedente il Comitato pei servizi marittimi determinerà le tariffe massime che i concessionari potranno percepire tanto pel trasporto dei passeggeri quanto per quelle delle merci, del bestiame e dei valori. Tali tariffe non potranno in verun caso essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti.

Le merci di esportazione provenienti da porti esteri, trasportate come complemento di carico sui piroscafi in partenza dall'Italia, non potranno in alcun caso essere tassate ad un prezzo inferiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura prese in Italia per essere spedite alla stessa destinazione col medesimo piroscafo.

Le merci d'importazione imbarcate in un porto estero sopra un piroscafo a destinazione di un porto italiano non saranno mai tassate ad un prezzo superiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura imbarcate nello stesso porto estero sopra il medesimo piroscafo per essere spedite, con o senza trasbordo, ad un porto estero.

Le merci da e per gli scali d'oltre Suez a destinazione o provenienti da porti italiani non toccati dalle linee per oltre Suez, ma toccati però da altre linee sovvenzionate dallo Stato, saranno trasportate da questi porti a bordo dei piroscafi per oltre Suez e viceversa a spese dei concessionari, senza cioè gravare la merce di spesa alcuna per sopranolo, trasbordo e sosta.

Art. 41.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto dei piccoli colli contenenti le merci determinate dal Comitato pei servizi marittimi e con le modalità da determinarsi dal Comitato stesso, sentiti i concessionari, i quali non potranno applicare al trasporto stesso tariffe superiori alle seguenti:

1° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno toccata da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg, L. 1
fino a 120 kg., L. 2;

2° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località del Mediterraneo, toccate da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg., L. 2
fino a 120 kg., L. 4;

3° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località di oltre Suez toccate da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg., L. 4
fino a 120 kg., L. 6.

Il volume dei piccoli colli non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Il trasporto dei piccoli colli sarà effettuato dall'agenzia di partenza a quella di destinazione con l'aumento sul prezzo di trasporto, per indennizzo di operazioni doganali ed altre relative al transito, di cent. 10 per i piccoli colli di cui al n. 1 e di cent. 20 per quelli di cui ai nn. 2 e 3.

Art. 42.

I concessionari dovranno provvedere perchè ad ogni approdo possano essere caricate le merci pronte per l'imbarco; a tale scopo dovranno lasciare un proporzionale spazio a bordo pei diversi scali in relazione con la media del movimento commerciale di essi, secondo che sarà stabilito dal Comitato pei servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento delle merci in un porto di scalo, in caso di inadempimento da parte del vettore, potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i concessionari saranno tenuti verso gli speditori, la cui merce non venisse imbarcata, a eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso, sempre però che gli speditori stessi abbiano dato alle locali agenzie un preavviso di cinque giorni.

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 43.

In caso di carestia oppure di altra calamità pubblica la quale abbia per effetto di variare notevolmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune Provincie, il ministro della marina potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe effettive, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 44.

È riservata facoltà al Governo, sentito il Comitato pei servizi marittimi ed il Consiglio dei ministri, di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali o per sviluppare il commercio di determinate Provincie. Siffatta riduzione avrà la durata di un anno e potrà essere prorogata di anno in anno.

Il minor introito che derivasse ai concessionari da questo provvedimento sarà compensato dallo Stato nel limite, che sarà stabilito dal Comitato predetto uditi i concessionari, non superiore al 50 per cento.

Art. 45.

La sorveglianza sull'applicazione delle tariffe è esercitata dall'Ispettorato dei servizi marittimi; esso vigilerà che i concessionari non accordino sulla stessa linea ribassi a vantaggio od a danno di singoli porti e di singoli speditori.

Le tariffe stabilite potranno essere rivedute e modificate dal Comitato pei servizi marittimi sentiti i concessionari; in nessun caso pei traffici di cui al 1° comma dell'art. 39 potranno elevarsi le tariffe oltre i limiti delle tabelle *A*, *B*, *C* e *D* inserite nell'articolo stesso.

Le variazioni alle tariffe dovranno essere rese pubbliche quindici giorni prima che vadano in vigore.

Al Comitato pei servizi marittimi spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati.

Le decisioni del Comitato medesimo non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri di cui all'art. 90 e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Art. 46.

Le condizioni della polizza generale e della polizza speciale pel trasporto dei valori approvate con decreto del ministro della marina in data 10 novembre 1911 per le linee sovvenzionate esercitate dalla Società Puglia saranno estese, salvo i necessari adattamenti da concordarsi fra il Comitato pei servizi marittimi ed i concessionari, anche ai trasporti di merci, bestiame e valori sulle linee contemplate dal presente capitolato.

Il Comitato pei servizi marittimi potrà, tuttavia, procedere alla revisione di dette polizze di carico quando ritenesse necessario di modificarne talune condizioni in armonia con le leggi e le consuetudini.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 47.

I concessionari dovranno accordare:

a) tanto sulle linee interne quanto su quelle internazionali:

1° il viaggio gratuito, escluso il vitto, ai membri del Parlamento in carica ed agli ex-deputati che abbiano almeno sette legislature o quattordici anni di esercizio e tre viaggi gratuiti all'anno per le loro famiglie, sempre escluso il vitto;

2° il viaggio gratuito di 1ª classe, escluso il vitto che sarà per essi facoltativo, ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Ispettorato dei servizi marittimi;

b) sulle linee internazionali il viaggio gratuito, escluso il vitto:

1° a due missionari o due missionarie in seconda classe (uno potrà essere concesso in prima classe);

2° ai nazionali indigenti dimoranti all'estero od a quelli che rimpatriano per prestare servizio militare o che ritornino alla loro residenza all'estero dopo di aver prestato servizio militare, in numero di dieci (posti interi in terza classe) pei piroscafi che abbiano meno di 1000 tonnellate di stazza netta, con l'aumento di uno ogni 200 tonnellate o frazione di 200 tonnellate al di sopra delle 1000 fino al numero di 30.

Art. 48.

I concessionari dovranno accordare sulle linee interne la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

1° alle famiglie dei membri del Parlamento;

2° agli impiegati civili e militari e loro famiglie;

3° agli ufficiali e militari di truppa del R. esercito e della R. marina ed alle rispettive famiglie;

4° agli allievi di Istituti nautici;

5° agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni;

6° alle comitive di operai agricoltori e loro famiglie;

7° alle persone di servizio dei membri del Parlamento e degli impiegati civili.

Sulle linee interne ed internazionali:

1° ai componenti le spedizioni scientifiche;

2° ai RR. agenti diplomatici e consolari e rispettive famiglie

3° ai delegati commerciali viaggianti;

4° agli impiegati governativi in genere che viaggiano per ragioni di servizio;

5° agli insegnanti nelle RR. scuole all'estero e rispettive famiglie;

6° ai missionari ed alle missionarie italiani.

Ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina:

a) ai militari di ogni grado che viaggiano a spese dello Stato;

b) ai cittadini emigrati all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino al paese estero di abituale residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

I concessionari dovranno inoltre trasportare in 3ª classe, con la riduzione del 50 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, i condannati civili e militari anche pel viaggio di ritorno espiata la pena, non che gli imputati ed accusati che si traducono per conto dello Stato.

Il Governo si obbliga, dal canto suo, a parità di condizioni, di affidare ai concessionari i trasporti che possono compiersi sulle linee a loro aggiudicate.

In caso di mobilitazione i concessionari sono obbligati a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestar servizio militare.

Per qualsiasi percorso delle linee i concessionari rilascieranno biglietti di andata e ritorno con la riduzione almeno del 15 per cento.

Art. 49.

I concessionari dovranno accordare sulle linee interne la riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai cittadini che viaggiano per prender parte alle elezioni politiche.

Art. 50.

I concessionari dovranno trasportare sulle linee internazionali marinai naufraghi o cittadini indigenti o sudditi indigenti delle colonie italiane in numero non superiore a 10 (in terza classe) per ogni viaggio, dietro il compenso di L. 3 (vitto compreso) per ogni giorno di navigazione e di L. 1 se trattisi di fanciulli da 3 a 12 anni e gratuitamente i bambini di età inferiore ai 3 anni.

Il Ministero degli affari esteri rimborserà le somme dovute per questo titolo ai concessionari. Andranno però a carico del bilancio della marina le spese di rimpatrio degli individui già appartenenti agli equipaggi di navi mercantili naufragate.

Le richieste per tali viaggi saranno fatte dal Ministero degli affari esteri e all'estero dai RR. consoli.

Art. 51.

Pel trasporto dei generi di privativa non che di derrate e oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà, a parità di condizioni, data la preferenza alla bandiera italiana, con speciale riguardo ai concessionari, ai prezzi da determinarsi con apposite convenzioni.

In mancanza di convenzioni speciali, sarà fatta una riduzione del 30 per cento sulla tariffa effettiva.

Art. 52.

In casi di eccezionale gravità ed urgenza riconosciuta dai Ministeri della marina e della guerra, i concessionari saranno obbligati a loro rischio e pericolo, di trasportare, su richiesta dell'uno o dell'altro dei Ministeri stessi, materie infiammabili ed esplosive conciliabilmente con le condizioni dei piroscafi.

Servizio cumulativo.

Art. 53.

Pei trasporti di passeggieri, bagagli e merci a destinazione degli scali esteri regolarmente toccati dalle linee di cui al presente capitolato, e, ove sia possibile, anche pei trasporti in senso inverso, è fatto obbligo ai concessionari di attuare, previ accordi con le ferrovie, il servizio cumulativo ferroviario-marittimo, possibilmente mediante unico contratto di trasporto, e, ove ne sia riconosciuta la convenienza dalle amministrazioni vettrici, adottando tariffe con prezzi globali determinati sulle basi delle tariffe proprie a ciascuna amministrazione. Uguale obbligo è fatto ai concessionari in riguardo ai trasporti passeggieri, bagagli e merci fra il continente e le isole.

Il trasporto delle merci e dei bagagli dalle stazioni ferroviarie dei porti di transito a bordo e viceversa sarà fatto a cura degli esercenti le linee marittime, verso quel compenso medio, unico per tutti i transiti, che per ogni tonnellata di merce, qualunque sia la natura della merce stessa, verrà determinato dal Ministero della marina, udito il Comitato per i servizi marittimi e tenuto conto delle spese locali.

È fatto obbligo inoltre ai concessionari di accettare le nuove tariffe e condizioni relative al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna approvate con R. decreto 27 marzo 1910, n. 211, e mandate in vigore il 28 luglio 1910 con decreto Ministeriale 19 luglio dello stesso anno, n. 4639, rinunciando al rimborso da parte del Governo della differenza fra gli antichi prezzi pel trasporto dei viaggiatori e le quote risultanti a favore del percorso marittimo dall'applicazione della nuova tariffa.

I concessionari saranno ancora tenuti ad attuare il servizio cumulativo per i passeggieri, bagagli e merci con gli altri concessionari dei servizi marittimi sovvenzionati, e, possibilmente, con altre imprese italiane di navigazione marittima e fluviale e imprese di navigazione estere che esercitano linee per località non toccate dai piroscafi italiani sovvenzionati.

Le norme e condizioni pei trasporti in servizio cumulativo fra i concessionari delle linee di cui al presente capitolato e qualsiasi altra impresa di navigazione dovranno essere sottoposte all'approvazione del Comitato pei servizi marittimi.

I concessionari avranno l'obbligo di costruire, quando sia possibile, nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni di servizio cumulativo.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 54.

I concessionari hanno l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha il diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo i concessionari dovranno mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

I concessionari alla fine di ogni anno e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetteranno al ministro della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea di cui hanno l'esercizio.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al ministro della marina i documenti di cui al presente articolo e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'art. 76.

Art. 55.

Se i concessionari non adempissero agli obblighi di cui all'art. 54 o se ostacolassero le indagini che si praticassero ai termini dell'art. 5 e dell'art. 54 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato pei servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Penalità.

Art. 56.

Per le linee postali e coloniali nel caso di ritardato arrivo nei porti capolinea non derivante da forza maggiore dimostrata, o da autorizzazione ministeriale, i concessionari incorreranno in una multa di L. 50 per ciascuna ora di ritardo, in ragione di ogni 1000 cavalli di forza indicata dall'apparato motore.

Nell'applicazione di detta penalità non sarà tenuto conto della prima ora.

Per le linee commerciali il ritardo nel viaggio non giustificato da circostanze di forza maggiore sarà passibile di una multa di L. 300 per ciascun giorno di ritardo.

Nel caso di omissione di viaggio senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, indipendentemente dalla perdita della relativa quota proporzionale di sovvenzione, sarà applicata una multa di L. 2000 per le linee postali e coloniali con velocità da 15 miglia o più, e di L. 1000 per quelle inferiori alle 15 miglia e per le linee commerciali.

Nel caso di omissione della corsa di andata o di quella di ritorno, o di una parte dell'una o dell'altra, sempre senza prova che ciò avvenga per causa di forza maggiore, indipendentemente dalla perdita della relativa quota proporzionale di sovvenzione, sarà applicata una multa in misura proporzionale a quella stabilita per la omissione di viaggio.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscafo, senza provata causa di forza maggiore o senza averne ottenuta l'autorizzazione dal ministro della marina, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, i concessionari incorreranno in una multa di L. 500.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dagli articoli 26, 29 e 30 sarà punito con una multa di L. 50 per ogni giorno di ritardo se si tratta di linea con velocità inferiore a 12 miglia e di L. 100 se si tratta di linea con velocità di 12 miglia o più.

Qualora un piroscafo, senza prove che ciò avvenne per causa di forza maggiore, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di L. 500.

Nel caso d'inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di servizio, sarà applicata ogni volta la penalità di L. 10 per il comandante, di L. 5 per ogni ufficiale e di L. 2 per ogni individuo dell'equipaggio, escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Nel caso di irregolare applicazione delle tariffe, non dipendente da errore materiale, i concessionari oltre alla restituzione all'interessato di quanto è stato percepito in più incorreranno in una multa pari al quintuplo della differenza fra il nolo riscosso e quello che avrebbero dovuto applicare.

Nel caso d'inosservanza delle disposizioni contenute nell'art. 40, i concessionari incorreranno in una multa pari al doppio della differenza fra il nolo applicato e quello che dovevano applicare.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto sulla sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

Art. 57.

(Speciale pel solo capitolato del gruppo I, Tirreno superiore).

Il ministro della marina, sentito il concessionario, detterà le norme atte a disciplinare il servizio della linea 11 del gruppo I per i porti secondari nei quali l'approdo è subordinato alla condizione del carico o discarico di un minimo di 10 tonnellate, e ad assicurarne e garantirne la esecuzione. Tali norme faranno parte integrante di questo capitolato.

Qualora un piroscafo, senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, non approdasse ad uno di tali porti secondari, il concessionario incorrerà nella multa di L. 500 nei rapporti con lo Stato senza pregiudizio delle responsabilità di legge nei rapporti coi terzi.

Art. 58.

Le penalità sono applicate dal ministro della marina su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 59.

Nel caso di interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto che potrà senz'altro essere pronunciata dal tribunale competente.

Quando si constati la sospensione o l'abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa a casi di guerra e di contumacia, il Governo del Re avrà la facoltà di prendere possesso dei piroscafi e dell'intera azienda per continuare i servizi, direttamente ovvero per mezzo di altra Società, a rischio, pericolo e responsabilità dell'attuale concessionario.

Casi di guerra.

Art. 60.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

1° di sospendere il servizio;

2° di obbligare i concessionari a continuarlo;

3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 61.

Quando il Governo del Re diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo e non avranno in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico una indennità da fissarsi di comune accordo.

Art. 62.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi assegnati alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 63.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero della marina pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro della marina, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 64.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasse i concessionari a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimbor-

sare ai concessionari, nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca dell'ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla R. marina.

Art. 65.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, si applicheranno le disposizioni riguardanti la requisizione dei piroscafi di cui all'art. 36.

Art. 66.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 67.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee sovvenzionate interne od internazionali il ministro della marina potrà:

1° sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti.

Art. 68.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinata dal Ministero della marina, sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi assegnati alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il ministero della marina non vi si opponesse, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 69.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, mutazione di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso, e sarà determinata da deliberazioni del Comitato per servizi marittimi.

Art. 70.

In caso di obbligo imposto dal Ministero della marina di eseguire tutti i servizi o una parte di essi, e ciò previo il parere del Comitato pei servizi marittimi, i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni saranno retribuiti con un supplemento di sovvenzione corrispondente al 50 per cento della sovvenzione normale.

Art. 71.

Il giudizio sulla necessità di sospensione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Ministero della marina, che lo esercita, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 72.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 73.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o da Governi esteri, non danno luogo ad indennità veruna.

Art. 74.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi.

Durata della concessione del servizio.

Art. 75.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1913 ed avrà la durata di 10 anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi di obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 76.

La sovvenzione dovuta ai concessionari verrà corrisposta a rate mensili posticipate.

Potrà essere accordata, a richiesta della Società concessionaria, una anticipazione di diciannove ventesimi sulla sovvenzione mensile

Disposizioni diverse.

Art. 77.

I concessionari dovranno essere cittadini italiani, come pure dovranno essere cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione, compreso il presidente. Gli agenti all'estero dovranno essere italiani ed approvati dal ministro della marina, il quale avrà però facoltà di autorizzare la concessione di qualche agenzia a persona straniera, nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Nel caso in cui la ditta o società concessionaria risulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una ditta estera o figliazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

Le azioni della Società concessionaria devono essere nominative e non saranno cedibili per tutta la durata del presente contratto che a cittadini italiani o a società italiane costituite in Italia.

Art. 78.

Gli assuntori hanno facoltà di emettere titoli di obbligazioni al portatore o nominativi per un ammontare non eccedente il doppio del capitale versato, ed ammortizzabili entro il periodo di durata della concessione.

Art. 79.

Della sovvenzione dovuta dallo Stato potrà dagli assuntori essere vincolata presso la Cassa depositi e prestiti, la parte necessaria a garentire il servizio di obbligazioni che gli assuntori stessi vogliano emettere anche agli effetti ed ai sensi dell'art. 171, secondo comma, del Codice di commercio.

Le modalità di questo vincolo saranno stabilite con decreto Reale promosso dal ministro del tesoro di concerto col ministro della marina.

Art. 80.

La Società concessionaria avrà la sua sede od una rappresentanza in Roma dove avrà pure il suo domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto (1) (2).

(1) Se la stessa società assumesse più di un gruppo, allora l'articolo verrà sostituito dal seguente:

« La società concessionaria avrà la sua sede in Roma, dove

Art. 81.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nel presente capitolato se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno, inoltre, vendere i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati ed obbligatorî senza l'autorizzazione del ministro della marina.

Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e di imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

È vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta dei concessionari di linee aggiudicate a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno dei concessionari, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 82.

I concessionari, nell'esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto Reale, su proposta del ministro della marina, sentiti i concessionari ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 83.

Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio dei servizi contemplati nel presente capitolato i concessionari avranno l'obbligo di assumere il personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante Società purchè valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni, ferme restando le disposizioni del Codice per la marina mercantile.

Eguale obbligo sarà imposto ai futuri assuntori dei servizi sovvenzionati nei rapporti con la Società contraente, alla scadenza del presente contratto.

Art. 84.

Fermi restando pei concessionari gli obblighi dei versamenti stabiliti dal testo unico della legge per gli infortunî degli operai sul lavoro, approvato col R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51, a favore del personale retribuito con somme inferiori a L. 2100 all'anno, pel resto del personale i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento di invalidità e vecchiaia. A tal fine sarà istituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza od altro Istituto ben accetto al Governo.

I contributi necessari pel servizio delle pensioni andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

I concessionari sono obbligati a presentare all'approvazione del Ministero della marina, entro sei mesi dall'attuazione del contratto speciali regolamenti sulla composizione organica e sul trattamento di pensione del personale di stato maggiore, di coperta e di macchina e del personale addetto ai servizi amministrativi.

Nel caso di inadempimento di tali disposizioni, provvederà d'ufficio alla compilazione di tali regolamenti il Ministero della marina.

Sorgendo controversie giudicherà un Consiglio di arbitri, composto di un rappresentante dei concessionari, di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo presidente della Corte di cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte dei concessionari la loro quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro della marina di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

Art. 85.

Nelle sedi di armamento avrà luogo l'arruolamento degli equipaggi ed a parità di tariffe, ove in essa sede esistano i necessari impianti, sarà eseguita la manutenzione e riparazione dei piroscafi.

Alle forniture destinate ai magazzini di approvvigionamento o di provveditoria, la Società concessionaria potrà invitare a concorrere anche i fornitori non residenti nella città sede di armamento.

Art. 86.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, e di manutenzione e riparazione dei piroscafi, i concessionari dovranno preferire a parità di condizioni risultanti da licitazioni a schede segrete, le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 87.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dal presente capitolato, la Società concessionaria sarà tenuta all'emenda di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

Art. 88.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro la Società concessionaria avranno valore verso la Società concessionaria e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titoli da loro.

Art. 89.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

Art. 90.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto Reale fra i consiglieri delle Corti di cassazione o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina da nominarsi con decreto Ministeriale caso per caso, e di un rappresentante della Società concessionaria interessata nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottoposta al collegio se prima sovra essa non avrà deciso o deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

Art. 91.

Il presente capitolato e le convenzioni stipulate in base ad esso, nonchè gli atti relativi alla costituzione della Società ed i contratti di compra-vendita dei piroscafi inerenti ai servizi contemplati dal presente capitolato, saranno soggetti al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi per tassa di registro.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

---

pure avrà la Direzione generale ed il domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto ».

(2) Ove non vi abbia la Direzione generale, avrà la sede compartimentale in Genova la società concessionaria delle linee del gruppo Tirreno superiore; in Palermo la società concessionaria delle linee del gruppo Tirreno inferiore; in Venezia la società concessionaria delle linee del gruppo Adriatico; in Napoli la società concessionaria delle linee celeri dell'Egitto.

Il numero 686 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato ad affidare all'industria privata con effetto dal 1° luglio 1913 l'esercizio delle linee di navigazione inscritte nell'unita tabella (Allegato *A*).

Art. 2.

Le condizioni per l'esercizio delle linee di cui all'articolo precedente sono quelle contenute nell'annesso capitolato (Allegato *B*).

Art. 3.

L'aggiudicazione delle linee sarà fatta a cittadini italiani o a Società italiane costituite in Italia, ed avrà luogo col mezzo di asta pubblica ad offerte segrete.

L'aggiudicazione sarà provvisoria al primo incanto e diventerà definitiva dopo un nuovo incanto sulla base del ribasso del ventesimo a sensi dell'art. 95 e seguenti del regolamento sulla contabilità generale dello Stato.

L'asta avrà principio entro due mesi dalla promulgazione della presente legge e sarà regolata dalle seguenti norme:

a) per adire all'asta deve essere depositata, a titolo di cauzione, una somma in titoli di Stato, o garantiti dallo Stato, non inferiore al decimo della sovvenzione annua complessiva attribuita alle linee. Il concorrente rimasto aggiudicatario incorrerà, senza obbligo di costituzione in mora, nella perdita del deposito, che sarà devoluto allo Stato, se entro due mesi dall'aggiudicazione definitiva non sottoscriva il relativo contratto;

b) l'asta sarà tenuta avanti il ministro della marina, o chi per esso;

c) l'aggiudicazione delle linee sarà fatta a chi offrirà il maggior ribasso sulla sovvenzione e nel caso che tanto nel primo esperimento d'asta, quanto in quello definitivo, due o più concorrenti presenti all'asta abbiano fatta la medesima offerta, si procederà, salvo quanto è detto alla successiva lettera *d)*, nella adunanza stessa ad una licitazione fra essi soli a partiti segreti. Se nessuno di coloro che abbiano fatto offerte eguali sia presente o i presenti non vogliano migliorare l'offerta, la sorte deciderà chi fra di loro debba essere l'aggiudicatario;

d) se fra coloro che tanto nel primo esperimento d'asta, quanto in quello definitivo, abbiano fatto la stessa offerta, vi sia la Società anonima nazionale di servizi marittimi, l'aggiudicazione sarà fatta provvisoriamente o definitivamente, secondo il caso, alla Società stessa in forza della disposizione contenuta nell'art. 16 della convenzione in data 27 aprile 1910, approvata con la legge del 13 giugno 1910, n. 306.

Art. 4.

Nel caso che i servizi di cui all'art. 1 non rimangano aggiudicati, il ministro della marina potrà per i medesimi provvedere a trattativa privata, ai sensi dell'art. 4 n. 7, della legge sulla contabilità generale dello Stato e, qualora anche questo esperimento rimanga senza effetto, il Governo del Re presenterà al Parlamento nel più breve termine possibile, e non oltre tre mesi dal giorno in cui andò deserta l'asta, nuovi provvedimenti.

Art. 5.

All'assuntore delle linee spetta per tutta la durata del contratto la sovvenzione stabilita dall'allegato *A*, diminuita degli eventuali ribassi risultanti dall'asta.

Art. 6.

L'assuntore ha facoltà di emettere titoli di obbligazioni al portatore o nominativi per un ammontare non eccedente il doppio del capitale versato, ed ammortizzabili entro il periodo di durata della concessione.

Art. 7.

Della sovvenzione dovuta dallo Stato potrà dall'assuntore essere vincolata presso la Cassa depositi e prestiti, la parte necessaria a garantire il servizio di obbligazioni che l'assuntore stesso voglia emettere anche agli effetti ed ai sensi dell'art. 171, 2° comma, del Codice di commercio.

Le modalità di questo vincolo saranno stabilite con decreto Reale, promosso dal ministro del tesoro, di concerto col ministro della marina.

Art. 8.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute nell'art. 69 del capitolato annesso alla presente legge, ove non intervenga fra l'assuntore di queste linee e gli assuntori dei nuovi servizi marittimi assegnati ai gruppi Tirreno superiore, Tirreno inferiore ed Adriatico completo accordo per la ripartizione e l'assunzione del personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante Società, il ministro della marina deciderà inappellabilmente sentiti i concessionari predetti.

Art. 9.

Per la esecuzione della presente legge, verrà inscritta nella parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per gli esercizi finanziari dal 1913-914 al 1922-923 la somma di L. 2.500.000, salvo le eventuali riduzioni dipendenti dall'aggiudicazione all'asta.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 giugno 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — LEONARDI-CATTOLICA — TEDESCO — FACTA — NITTI — CALISSANO — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

Allegato A.

Linee postali celeri dell'Egitto.

Num. o sigla della linea	Itinerario delle linee	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza per viaggio	Percorrenza annua	Velocità	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Sovvenzione
1	Venezia-Brindisi Alessandria e ritorno	22 viaggi all'anno (1)	2.432	53.504	20	2	7.000	14.000	2.500.000
2	Napoli-Siracusa - Alessandria e ritorno	22 viaggi all'anno (1)	2.118	46,596					
				100.100				14.000	2.500.000

(1) Ogni anno le date di partenza saranno determinate con preavviso di almeno due mesi dai concessionari di accordo con l'Ispettorato dei servizi marittimi.

Sarà pure nello stesso modo e con lo stesso accordo stabilito e pubblicato il periodo di quattro mesi consecutivi durante i quali il servizio resterà sospeso.

I piroscafi di questa linea avranno sede di armamento in Napoli.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro della marina
LEONARDI-CATTOLICA.

Allegato B.

CAPITOLATO

—

Esecuzione dei servizi, orari e itinerari.

Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nell'annessa tabella.

Art. 2.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal ministro della marina, sentito il concessionario, e potranno essere in egual modo variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze medesime potranno però, per ragioni di ordine pubblico o d'interesse postale, commerciale e politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto del ministro della marina o in sua vece dell'ispettorato dei servizi marittimi e dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dal concessionario o da terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge e salvo autorizzazione in casi eccezionali, del Ministero della marina, il quale potrà autorizzare anche l'esecuzione di altri approdi dopo toccati i porti capolinea.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in un porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal Consolato italiano ed in sua mancanza dalle autorità locali.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo, riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione possibilmente in orario.

Art. 3.

I viaggi designati dovranno essere eseguiti con la velocità normale prescritta.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

Art. 4.

Il ministro della marina potrà, udito il Comitato pei servizi marittimi, sopprimere e attuare provvisoriamente o definitivamente approdi o far eseguire viaggi straordinari. In casi di eccezionali gravità ed urgenza il ministro potrà disporre senz'altro in via provvisoria.

Nel caso di attuazione di approdi la sovvenzione sarà variata in proporzione all'aumento della percorrenza e degli oneri del nuovo approdo.

In caso di soppressione definitiva di approdi, se questa avviene d'accordo col concessionario, la sovvenzione sarà ridotta in rapporto alla minore percorrenza ed alla diminuzione degli oneri derivati dall'approdo stesso. In caso diverso la sovvenzione rimarrà invariata.

L'attuazione di approdi non dovrà però costituire un aumento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale.

Nel caso di viaggi straordinari che possano essere eseguiti col materiale assegnato alle linee, saranno rimborsate al concessionario le spese vive di esercizio.

Le distanze nautiche saranno determinate dal ministro della marina.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro della marina che la esercita per mezzo dell'ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari dell'ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso l'amministrazione del concessionario tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione del presente capitolato.

Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo negli scali e con le modalità stabilite dal regolamento, un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nel viaggio

Cauzione.

Art. 7.

All'atto della stipulazione del contratto il concessionario delle linee dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi del concessionario, e che dovranno essere a tale uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

Art. 8.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui essi devono rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro della marina, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il contratto si intenderà risoluto per colpa del concessionario.

I crediti del Governo verso il concessionario godranno di privilegio sulla cauzione in confronto di ogni altro credito contro il concessionario per parte dei terzi qualunque sia la precedenza degli atti giudiziari.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 9.

Il concessionario ha l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 5 chilogrammi. Per quelli di peso superiore che potessero in avvenire essere istituiti sarà corrisposto al concessionario un compenso da stabilirsi dal Comitato dei servizi marittimi in misura non superiore al 50 per cento delle tasse riscosse dall'amministrazione delle poste.

L'obbligo del trasporto gratuito degli effetti vale anche per le linee che il concessionario esercitasse per suo conto, senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi direzione.

Il concessionario avrà pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentisi al servizio postale telegrafico e telefonico dipendenti dal Ministero delle poste e dei telegrafi nel limite del 2 per cento della portata lorda di ciascun piroscafo in ciascun viaggio.

Art. 10.

Il concessionario dovrà destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'amministrazione delle poste chiedesse di destinare a bordo pel servizio degli effetti uno o due impiegati ed un servente il concessionario sarà in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letti, indipendentemente da apposito e sufficiente locale sopra coperta ed in luogo centrale per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta di seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese del concessionario.

Il vitto per gli impiegati sarà calcolato a metà di quello de viaggiatori.

Art. 11.

Qualora un piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a disposizione, pel servizio degli effetti, una idonea imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo, sempre quando il capitano del piroscafo stimi che lo sbarco degli effetti possa farsi senza pericolo col mezzo su accennato.

Qualora non fosse imbarcato l'impiegato, o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Ove poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico del concessionario.

Art. 12.

Il concessionario dovrà far ritirare gli effetti dagli uffizi postali al porto o dagli uffizi sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli uffizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi uffizi, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco, ove non sia possibile diversamente.

Il concessionario dovrà egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffizi od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, a richiesta del Ministero della marina, d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie del concessionario.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico del concessionario, il quale dovrà adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti d'approdo e la rispedizione degli effetti dai porti stessi il concessionario dovrà, a richiesta del Governo, attuare a proprie spese speciali comunicazioni cogli edifici semaforici, che verranno all'uopo designati.

Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, il concessionario si uniformerà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

Art. 14.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffizi di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura del concessionario, al quale faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente agli effetti, agli uffizi postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte del concessionario o dei suoi agenti, sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dal concessionario saranno obbligati ad aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero della Marina di accordo con quello delle poste e dei telegrafi.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi al concessionario che sieno tenute esposte, nelle agenzie cassette mobili di impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarre le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

Il concessionario però potrà trasportare gratuitamente sulle linee da esso esercitate e con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee stesse nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste, in caso di sospetto di frode avrà la facoltà di richiedere l'apertura della corrispondenza, per verificare se il contenute della medesima si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

Il concessionario senza il consenso del Governo non potrà sulle linee sovvenzionate trasportare effetti tra i porti esteri per conto d'un altro Stato.

Art. 15.

Il concessionario sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite manomissioni o avarie degli effetti, e dovrà tener questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

Piroscafi.

Art. 16.

Alle linee contemplate dal presente capitolato devono, entro il primo biennio di esercizio, essere adibiti piroscafi di nuova costruzione.

La costruzione dovrà essere eseguita nei cantieri italiani.

Il concessionario potrà però ricorrere ai cantieri esteri nei due casi seguenti:

1° Quando i cantieri nazionali di prim'ordine domandino un prezzo del 7 per cento superiore al valore risultante dalla media dei prezzi di sei cantieri esteri di prim'ordine, esclusi il prezzo massimo ed il minimo.

2° Quando non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un congruo limite di tempo.

Nel caso in cui nell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, sorgessero divergenze, queste saranno risolute inappellabilmente dal ministro della marina.

Art. 17.

Il ministro della marina ha facoltà di autorizzare il concessionario ad assegnare ai servizi entro il biennio di cui all'art. 16, piroscafi anche noleggiati, le cui caratteristiche non si discostino molto da quelle prescritte ed aventi i migliori requisiti possibili, da accertarsi dalla Commissione di visita.

Nel caso previsto dal comma precedente, la sovvenzione attribuita a ciascuna linea sarà ridotta proporzionalmente secondo la formula seguente:

$$S' = S - (a + b)$$

in cui:

S' rappresenta la sovvenzione ridotta;
S » la sovvenzione normale;
a » la ritenuta per deficienza di velocità;
b » la ritenuta per deficienza di tonnellaggio;

$$a = S - \left(\frac{S}{2} + \frac{S}{2}\left(\frac{V'}{V}\right)^3\right)$$

$$b = S - \left(0.65\,S + 0.35\,S\,\frac{T'}{T}\right)$$

dei quali:

V' rappresenta la velocità effettiva;
V » la velocità prescritta;
T' » il tonnellaggio effettivo;
T » il tonnellaggio prescritto.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio e sarà effettuata previa una tolleranza del 10 per cento nei riguardi delle deficienze di tonnellaggio.

Art. 18.

Alla scadenza del presente contratto lo Stato si obbliga di far rilevare al nuovo concessionario dei servizi marittimi contemplati dal presente capitolato, ed il concessionario cessante ha l'obbligo di cedere, tutti i piroscafi applicati ai servizi sovvenzionati che non superino il 15° anno di età dalla data del varo.

Il prezzo per rilievo del materiale nuovo già in esercizio si formerà per ciascun piroscafo in base al costo risultante dal relativo contratto di costruzione approvato dal Ministero della marina, più gli interessi, 5 per cento all'anno, sulle anticipazioni per acconti dati dal concessionario al costruttore e sotto deduzione pro-rata dal giorno dell'entrata in servizio, del 6 per cento annuo sul costo di cui sopra, dedotto il 12 per cento quale valore di ricupero del materiale al 20° anno.

Il prezzo pel rilievo del materiale nuovo in corso di consegna, in costruzione od anche soltanto ordinato, si formerà in base al costo contrattuale, piu gli interessi del 5 per cento annui sugli acconti che già fossero stati pagati dal concessionario al costruttore.

Il prezzo per rilievo del materiale usato, come delle scorte di bordo, sarà determinato da un collegio peritale, con le funzioni di arbitro inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due nominati dal compratore, due dal venditore ed il quinto, ove non fosse scelto di accordo fra le parti, sarà nominato del presidente della Corte di cassazione di Roma sull'analoga richiesta di una delle parti.

Art. 19.

I piroscafi da assegnarsi ai servizi sovvenzionati, salvo il disposto dell'art. 17, devono essere di tonnellaggio e di velocità non inferiori a quelli indicati nella tabella annessa e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio.

L'assuntore non è esonerato dall'obbligo di disimpegnare il servizio, nei modi stabiliti, in alcun caso, e nemmeno se egli non possa disporre di parte del materrale da esso assegnato ad una linea, per causa di forza maggiore o di riparazione, eccetto però nei casi previsti dall'art. 23 e dall'art. 33.

I detti piroscafi dovranno essere coperti da bandiera nazionale e di assoluta proprietà del concessionario, salvo il disposto dell'art. 17, e godranno delle prorogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

Il concessionario è obbligato di assicurare i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati.

Art. 20.

Tutti i piroscafi da assegnarsi ai servizi sovvenzionati dovranno soddisfare alle seguenti condizioni:

In ogni piroscafo dovrà essere segnata la linea di minima immersione in modo che siano garantite nel corrispondente assetto la stabilità e le condizioni di buona navigazione e dovrà essere segnata la linea dell'immersione massima (*Free Board*) secondo le norme del « Board of trade ».

I piroscafi dovranno avere carbonili capaci di contenere tutto il carbone occorrente per la traversata più lunga, aumentata di un quinto.

La stessa proporzione dovrà essere mantenuta per i combustibili liquidi.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e tutti gli oggetti di dotazione dovranno essere tenuti in istato di perfetta conservazione; le caldaie dovranno essere surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione di visita.

In ogni piroscafo dovranno esservi installati molinelli a vapore e tutti gli apparecchi necessari per sollecitare le manovre delle ancore, lo sbarco e l'imbarco delle merci.

In ogni piroscafo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente a quello prescritto dal Regolamento che stabilisce gli attrezzi di cui debbono essere provveduti i bastimenti addetti al trasporto dei passeggeri, scale di accesso ai ponti in relazione al numero delle persone che debbono transitarvi, e cinture di sicurezza in numero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri.

Vi dovranno essere inoltre adatte sistemazioni ed apparecchi per spegnere incendi.

L'equipaggio dovrà addestrarsi almeno una volta ogni quindici giorni al maneggio delle barche e degli apparecchi di salvataggio ed alle manovre di spegnimento di incendi.

In occasione delle visite le Commissioni dovranno verificare se la classificazione concessa sia tuttora meritata.

Tutti i piroscafi da adibirsi al servizio dovrannno sottostare ad una prova di stabilità secondo le norme in uso nella R. marina, per determinare le condizioni di sicurezza assoluta della nave, navigando sia in carico massimo, sia sensa carico e con carbonili e doppi fondi vuoti.

Le caldaie potranno agire sia a tirare naturale, sia a tirare forzato, purchè l'ampiezza loro ed il sistema di tirare forzato siano tali da garantire in modo normale la velocità prescritta nella più lunga traversata che il piroscafo debba compiere.

Le macchine e le caldaie dovranno aver subito con esito soddisfacente le prove a freddo e a caldo secondo le prescrizioni vigenti nella marina militare.

I piroscafi dovranno avere almeno le paratie stagne prescritte dai registri di classificazione.

Tutte le paratie sia trasversali che lungitidunali nei compartimenti di macchine e caldaie saranno stagne.

Le paratie stagne dovranno estendersi almeno fino ad un ponte situato sopra il galleggiamento normale e in pieno carico ad altezza tale, che, verificandosi l'allagamento di uno qualunque dei compartimenti di stiva, il ponte delle paratie rimanga ancora al disopra del nuovo galleggiamento.

Le dette paratie stagne dovranno essere sufficientemente robuste da resistere eventualmente alla pressione dell'acqua che ha invaso il locale.

Per i piroscafi usati, qualora si verifichino le suddette condizioni per il caso di allagamento di qualche locale di stiva, dovrà essere costruita una garitta stagna con battente sufficientemente alto attorno al boccaporto di accesso al detto locale, in modo da garantire che l'acqua non possa riversarsi sul ponte o nei locali adiacenti.

In tutti i piroscafi i vari compartimenti di stiva dovranno potersi esaurire in modo efficace e rapido mediante tubulatura in connessione con le pompe di macchina o con una pompa speciale di esaurimento.

Le pompe di circolazione delle motrici, qualora non siano azionate dalle motrici stesse, avranno adattamenti per poter pompare acqua dal compartimento di macchine stesso.

Le navi munite di motore a scoppio o a combustione interna dovranno avere sistemazioni speciali per i detti servizi di esaurimento.

Art. 21.

I piroscafi nuovi da adibirsi al servizio dovranno altresì soddisfare alle condizioni seguenti:

I piroscafi ad una immersione media, corrispondente alla media delle due immersioni indicate nel primo capoverso dell'art. 20, dovranno sottostare ad una prova di velocità, con mare calmo o leggermente mosso, della durata di 12 ore consecutive, durante le quali dovranno mantenere una velocità media superiore del cinque per cento a quella prescritta. La prova dovrà essere eseguita agendo le caldaie a pressione non superiore a quella di regime, senza tenere in funzione calderine ausiliarie.

Gli scafi, le macchine e le caldaie dei piroscafi dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati, con materiali di prima qualità e classificati alla più alta classe, marca Stella, del registro nazionale italiano o di altro registro di classificazione nazionale, le cui visite e perizie siano dal ministro della marina riconosciute equivalenti alle visite e perizie ufficiali.

I piroscafi saranno costruiti con doppio fondo esteso almeno per due terzi della lunghezza dello scafo.

I piroscafi dovranno avere non meno di due eliche.

Nelle due paratie stagne estreme regolamentari non dovranno esistere porte o aperture di nessun genere. Parimenti nelle paratie delle grandi stive non dovranno esistere porte o aperture.

Quanto alle altre paratie sarà consentita l'applicazione di porte di passaggio fra i locali di macchina e fra quelli delle caldaie, purchè esse siano di limitate dimensioni e sistemate il più possibilmente in alto, di sistema tale da potersi chiudere rapidamente ed in modo efficace con maneggio anche dalla coperta.

Le porte dei carbonili saranno a chiusura stagna e da manovrarsi anche dall'alto.

I piroscafi oltre alle paratie prescritte dai registri di classificazione, dovranno essere suddivisi con paratie stagne in modo tale che il piroscafo possa galleggiare con sicurezza anche quando due compartimenti contigui di stiva venissero allagati.

Negli alloggi passeggieri ed in quelli dei ponti inferiori dove possono essere imbarcati quadrupedi, l'altezza misurata in qualunque punto del ponte dalla faccia superiore del tavolato del ponte stesso alla faccia inferiore dei bagli del ponte sovrastante, non dovrà essere minore di metri 2.20.

I piroscafi dovranno avere l'apparato motore a turbine di tipo favorevolmente sperimentato.

Tutti i piroscafi dovranno avere installazioni interne sistemate in modo da rendere agevole, mediante facili adattamenti, il trasporto delle truppe, di quadrupedi e di materiali da guerra.

I piani dei piroscafi di nuova costruzione o da acquistarsi e quelli dei loro apparati motori, ed i relativi contratti di costruzione o di acquisto dovranno essere presentati al Ministero della marina per l'approvazione.

I piroscafi debbono essere costruiti in modo da poter essere iscritti nel naviglio ausiliario.

Art. 22.

I piroscafi saranno forniti di locali bene arredati per i passeggieri di 1ª e 2ª classe e per gli ufficiali di bordo e di locali bene aereati per i passeggieri di 3ª classe e per l'equipaggio, in modo da poter sostenere favorevolmente il confronto con i migliori piroscafi destinati al trasporto dei passeggieri.

Gli alloggi del personale di bassa forza dovranno soddisfare ai requisiti dell'igiene. In ogni caso saranno concessi metri cubi tre di spazio per ogni persona quando gli alloggi siano posti in batteria o sul ponte, e metri cubi 3,500 quando sono posti in corridoio.

Gli alloggi dell'equipaggio dovranno avere tavoli fissi o mobili per i pasti, cabina bagno con doccia e cessi particolari.

Ogni cuccetta di 3ª classe sarà corredata di un materasso, di un guanciale e di una coperta di lana.

Tutti i locali destinati ai passeggieri e all'equipaggio saranno forniti di un numero sufficiente di sportellini e di boccaporti, e, nel caso se ne riconoscesse la necessità, anche di ventilatori ed estrattori.

Le donne, in qualunque classe prendano posto, avranno diritto ad essere alloggiate in locali riservati ad esse soltanto.

I piroscafi dovranno avere due locali per ospedali, uno per gli uomini e l'altro per le donne.

Dovrà essere provveduto un adatto locale d'isolamento in caso di malattie infettive.

Questi locali dovranno essere ben ventilati e potersi facilmente isolare.

Dovranno inoltre avere l'apparecchio distillatorio, l'apparecchio per la produzione del ghiaccio ed una ghiacciaia per conservarlo.

Sui piroscafi sarà riservato apposito ed idoneo locale per gli ammalati e specialmente pei mentecatti affinchè non riescano di molestia o di pericolo agli altri passeggieri, ed altro locale aereato per i prigionieri militari e i detenuti civili, ove occorra.

I piroscafi dovranno avere il medico a bordo.

L'assuntore ha l'obbligo di adottare speciali modificazioni e nuovi adattamenti così nello scafo come nell'epparato motore che in seguito a nuove invenzioni o applicazioni scientifiche ed industriali divenissero di uso normale nei servizi concorrenti delle rispettive linee, o che altrimenti siano riconosciuti indispensabili sempre che siano conciliabili col tipo di nave in esercizio, come pure tutte quelle particolari installazioni assolutamente richieste dal genere di traffico della linea a cui i piroscafi sono adibiti, quali camere frigorifiche, o altre disposizioni, nonchè apparecchi di radiotelegrafia e radiotelefonia il cui sistema e la cui potenzialità saranno stabiliti, e, occorrendo, modificati dal Ministero della marina.

In caso di contestazioni giudicherà un Consiglio di arbitri composto di un ufficiale superiore del Genio navale designato dal Ministero della marina, di un delegato del concessionario e di un terzo eletto dal primo presidente della Corte di cassazione.

Art. 23.

Il concessionario non potrà intraprendere l' esercizio delle linee di navigazione da esso assunte se non saranno fornite del numero dei piroscafi occorrenti alla esecuzione del servizio contemplato nel presente capitolato, i quali dovranno avere tutte le caratterische richieste dal presente capitolato, salvo il disposto dell'art. 17.

Nel caso che un piroscafo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro pisoscafo non rispondente pienamente alle condizioni stabilite, ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente alle condizoni stesse, nel termine che sarà determinato dal ministro della marina.

In questo caso sarà applicata una ritenuta sulla sovvenzione non superiore al 20 per cento. La misura di tale ritenuta sarà determinata caso per caso dal Comitato per i servizi marittimi.

Qualora però la perdita di un piroscafo avvenga nel secondo quinquennio, il piroscafo stesso potrà essere sostituito con altro corrispondente sostanzialmente alle caratteristiche di quello perduto.

I piroscafi, nei casi contemplati dai precedenti due comma, dovranno sempre essere accettati dalla Commissione di visita di cui all'art. 24.

Art. 24.

Per l'accettazione del mareriale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero della marina nominerà apposita Commissione, la quale, nelle visite del materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi da emanarsi dal Ministero stesso.

La Commissione deve accertarsi, nel più largo senso della parola e secondo le migliori norme tecniche, delle buone condizioni di navigabilità dei piroscafi, sia per quanto ha tratto alle loro caratteristiche tecniche, architettoniche a strutturali, sia per quanto ha tratto allo stato di conservazione degli scafi, delle macchine, delle caldaie, dei meccanismi di manovra, di governo e di sicurezza, ecc., e determinare se i piroscafi sono adatti ai viaggi ai quali sono destinati.

La Commissione esamina pertanto lo scafo internamente ed esternamente, esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo, da designarsi d'accordo fra il Governo ed il concessionario. Ispeziona egualmente le macchine e le caldaie e verifica gli attrezzi e i corredi di dotazione fissa e di ricambio.

Procede inoltre alle prove di stabilità e velocità di cui agli articoli precedenti.

Art. 25.

L'ispezione della Commissione di visita è obbligatoria anche per quei piroscafi, che quantunque ammessi al servizio, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza.

In questi casi i concessionari, nella domanda che presenteranno per la visita, indicheranno la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 26.

Ogni quadriennio dalla data dell' incominciamento del servizio il ministro della marina dovrà far procedere alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal ministro suddetto, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 27.

Oltre il disposto dell'articolo precedente, il ministro della marina potrà fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggieri.

Risultando dalle visite che taluno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, il concessionario dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 28.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione dei piroscafi, il ministro della marina inviterà il concessionario a fare quelle osservazioni che stimasse opportuno intorno alle deliberazioni della Commissione stessa, dopo di che il ministro predetto delibererà inappellabilmente in merito.

Art. 29.

Le spese per indennità di missione alle Commissioni per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero della marina, eccetto per le visite previste all'articolo 24, le cui spese saranno rimborsate dal concessionario.

Equipaggi.

Art. 30.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposite tabelle, stabilite dal Ministero della marina.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato dagli uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto con eguale rappresentanza tanto dei concessionari, quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

Il concessionario avrà facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto-tipo di arruolamento di cui all'articolo seguente.

Art. 31.

Il concessionario si obbliga di adottare il contratto-tipo di arruolamento degli equipaggi stabilito dal Ministero della marina, contratto che dovrà essere riveduto dallo stesso Ministero della marina, sentite le parti interessate, dopo il primo triennio di esercizio a richiesta di qualsiasi di dette parti, restando immutati i rapporti tra il concessionario e lo Stato.

A bordo di ciascun piroscafo sarà tenuta affissa una tabella indicante il vitto che al personale navigante di bassa forza deve essere somministrato.

Il concessionario avrà obbligo di imbarcare su ciascun piroscafo un allievo capitano ed un allievo macchinista.

L'imbarco sarà fatto su richiesta del Ministero della marina. Gli allievi capitani e gli allievi macchinisti avranno gratuitamente alloggio e trattamento di sott'ufficiali, ma potranno usufruire del vitto ufficiali pagando una retta di lire due al giorno.

Requisizione e noleggio dei piroscafi.

Art. 32.

I piroscafi addetti ai servizi sovvenzionati possono, per grave necessità pubblica, essere requisiti dal ministro della marina con l'osservanza delle disposizioni legislative in materia.

Art. 33.

Il ministro della marina avrà diritto di noleggiare pei servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario completamente armati.

In questo caso sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi per tutta la durata effettiva del noleggio:

1°. Il 5 per cento annuo per interesse sul valore attuale del piroscafo.

2°. Il rimborso delle spese vive, e cioè:

a) il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

b) consumo del carbone e delle materie grasse, paghe o panatiche dell'equipaggio, e spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato, salvo il deprezzamento normale.

Tariffe e condizioni di trasporto dei passeggeri, delle merci e dei valori.

Art. 34.

Il concessionario è obbligato al trasporto dei passeggeri, delle merci e dei valori sotto l'osservanza delle tariffe e condizioni che saranno stabilite dal Comitato pei servizi marittimi, sentito il concessionario ed avuto riguardo alle tariffe e condizioni dei servizi marittimi concorrenti.

Allo scopo di facilitare tali trasporti, il concessionario dovrà stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Il Ministero della marina provvederà perchè in ciascuno scalo di approdo nel Regno sia assegnato ai piroscafi addetti alle linee contemplate dal presente capitolo un posto determinato, per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti l'imbarco e lo sbarco degli effetti postali, dei viaggiatori e delle merci.

Art. 35.

Oltre alle condizioni che saranno stabilite dal Comitato dei servizi marittimi ai sensi dell'articolo precedente, devono osservarsi le seguenti:

per il trasporto dei passeggieri:

a) i ragazzi di età inferiore ai cinque anni sono esenti dal pagamento della tariffa di trasporto (vitto escluso); quelli dai cinque ai dieci anni non compiuti pagano metà tariffa;

b) ogni passeggiere di 1ª classe ha diritto di portare con sè gratuitamente 100 chilogrammi di bagaglio, ed ogni passeggiero di 2ª e 3ª classe 70.

c) il costo del vitto e delle consumazioni a bordo è determinato dal Comitato pei servizi marittimi, tenuto presente quanto si pratica dalle altre Compagnie di navigazione di prim'ordine;

d) il concessionario non potrà esigere alcun diritto d'imbarco e sbarco nei porti dove il piroscafo, per giudizio datone dal Ministero della marina, può attraccare alla banchina; negli altri porti dovrà curare l'imbarco e lo sbarco dei passeggieri e dei loro bagagli e non potrà percepire compenso superiore a quello che sarà determinato dal Ministero della marina;

per il trasporto delle merci:

la classificazione delle merci sarà posta dal Comitato pei servizi marittimi in analogia con la classificazione in uso pei trasporti sulle ferrovie dello Stato; ove si tratti di riunire due o più classi, le merci di regola non potranno essere assegnate alla classe superiore.

Art. 36.

È riservata facoltà al Governo, sentito il Comitato pei servizi marittimi ed il Consiglio dei ministri, di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali. Siffatta riduzione avrà la durata di un anno e potrà essere prorogata di anno in anno.

Il minor introito che derivasse al concessionario da questo provvedimento sarà compensato dallo Stato nel limite, che sarà stabilito dal Comitato predetto udito il concessionario, non superiore al 50 per cento.

Art. 37.

La sorveglianza sull'applicazione delle tariffe è esercitata dall'Ispettorato dei servizi marittimi.

Al Comitato pei servizi marittimi spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra il concessionario e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati.

Le decisioni del Comitato medesimo non sono appellabili dinanzi al collegio degli arbitri di cui all'art. 76 e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Art. 38.

Le condizioni della polizza generale e della polizza speciale pel trasporto dei valori approvate con decreto del ministro della marina in data 10 novembre 1911 per le linee sovvenzionate esercitate dalla Società « Puglia » saranno estese salvo i necessari adattamenti da concordarsi fra il Comitato pei servizi marittimi ed il concessionario, anche ai trasporti di merci e valori sulle linee contemplate dal presente capitolato.

Il Comitato pei servizi marittimi potrà, tuttavia, procedere alla revisione di dette polizze di carico quando ritenesse necessario di modificarne talune condizioni in armonia con le leggi e le consuetudini.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato.

Art. 39.

Il concessionario dovrà accordare:

1° il viaggio gratuito, escluso il vitto, ai membri del Parlamento in carica ed agli ex-deputati che abbiano almeno sette legislature o quattordici anni di esercizio nel numero massimo di tre per viaggio;

2° il viaggio gratuito di 1ª classe, escluso il vitto che sarà per essi facoltativo, ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Ispettorato dei servizi marittimi;

e la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

a) alle famiglie dei membri del Parlamento;

b) agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni;

c) ai componenti le spedizioni scientifiche;

d) ai Regi agenti diplomatici e consolari e rispettive famiglie;

e) agli impiegati governativi in genere che viaggiano per ragioni di servizio;

f) ai missionari ed alle missionarie italiani; ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra o della marina ai militari di ogni grado che viaggino a spese dello Stato.

Servizio cumulativo.

Art. 40.

Pei trasporti di passeggieri, bagagli e merci a destinazione degli scali esteri regolarmente toccati dalle linee di cui al presente capitolato, e, ove sia possibile, anche pei trasporti in senso inverso,

è fatto obbligo al concessionario di attuare, previ accordi con le ferrovie, il servizio cumulativo ferroviario-marittimo, possibilmente mediante unico contratto di trasporto, e, ove ne sia riconosciuta la convenienza dalle amministrazioni vettrici, adottando tariffe con prezzi globali determinati sulle basi delle tariffe proprie a ciascuna amministrazione. Uguale obbligo è fatto al concessionario in riguardo ai trasporti dei passeggieri, bagagli e merci fra il continente e le isole.

Il trasporto delle merci e dei bagagli dalle stazioni ferroviarie dei porti di transito a bordo e viceversa sarà fatto a cura dell'esercente le linee marittime, verso quel compenso medio, unico per tutti i transiti, che per ogni tonnellata di merce, qualunque sia la natura della merce stessa, verrà determinato dal Ministero della marina, udito il Comitato per i servizi marittimi e tenuto conto delle spese locali.

Il concessionario sarà ancora tenuto ad attuare il servizio cumulativo per passeggieri, bagagli e merci con gli altri concessionari dei servizi marittimi sovvenzionati, e, possibilmente, con altre imprese italiane di navigazione marittima e fluviale e imprese di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate dai piroscafi italiani sovvenzionati.

Le norme e condizioni pei trasporti in servizio cumulativo fra il concessionario delle linee di cui al presente capitolato e qualsiasi altra impresa di navigazione dovranno essere sottoposte all'approvazione del Comitato pei servizi marittimi.

Il concessionario avrà l'obbligo di costruire, quando sia possibile, nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni di servizio cumulativo.

Statistiche, relazioni annuali e bilanci.

Art. 41.

Il concessionario ha l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmettere copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo il concessionario dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Il concessionario alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al ministro della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea di cui ha l'esercizio.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al ministro della marina i documenti di cui al presente articolo e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'art. 62.

Art. 42.

Se il concessionario non adempisse agli obblighi di cui all'art. 41 o se ostacolasse le indagini che si praticassero ai termini dell'art. 5 e dell'art. 41 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato pei servizi marittimi sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Penalità.

Art. 43.

Nel caso di ritardato arrivo nei porti capo-linea non derivante da forza maggiore dimostrata, o da autorizzazione ministeriale, il concessionario incorrerà in una multa di lire 50 per ciascuna ora di ritardo, in ragione di ogni 1000 cavalli di forza indicata dell'apparato motore.

Nell'applicazione di detta penalità non sarà tenuto conto della prima ora.

Nel caso di omissione di viaggio senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, indipendentemente dalla perdita della relativa quota proporzionale di sovvenzione, sarà applicata una multa di lire 5000.

Nel caso di omissione della corsa di andata o di quella di ritorno, o di una parte dell'una o dell'altra, sempre senza prova che ciò avvenga per causa di forza maggiore, indipendentemente dalla perdita della relativa quota proporzionale di sovvenzione, sarà applicata una multa in misura proporzionale a quella stabilita per la omissione di viaggio.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscafo, senza provata causa di forza maggiore o senza averne ottenuta l'autorizzazione dal ministro della marina, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, il concessionario incorrerà in una multa di lire 1000.

Il ritardo frapposto dal concessionario a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dagli articoli 23, 26 e 27, sarà punito con una multa di lire 500 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscafo, senza prove che ciò avvenne per causa di forza maggiore, non approdasse ad uno degli scali prescritti, il concessionario incorrerà nella multa di lire 1000.

Nel caso d'innosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio, dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio compreso il personale di servizio, sarà applicata ogni volta la penalità di lire 10 per il comandante, di lire 5 per ogni ufficiale e di lire 2 per ogni individuo dell'equipaggio, escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Nel caso di irregolare applicazione della tariffe, non dipendente da errore materiale il concessionario oltre alla restituzione all'interessato di quanto è stato percepito in più, incorrerà in una multa pari al quintuplo della differenza fra il nolo riscosso e quello che avrebbe dovuto applicare.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto sulla sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

Art. 44.

Le penalità sono applicate dal ministro della marina su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 45.

Nel caso di interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto che potrà senz'altro essere pronunciata dal tribunale competente.

Quando si constati la sospensione o l'abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa a casi di guerra e di contumacia, il Governo del Re avrà la facoltà di prendere possesso dei piroscafi e dell'intera azienda per continuare i servizi direttamente ovvero per mezzo di altra Società a rischio, pericolo e responsabilità dell'attuale concessionario.

Casi di guerra.

Art. 46.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

1° di sospendere il servizio;

2° di obbligare il concessionario a continuarlo;

3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 47.

Quando il Governo del Re diffidi il concessionario di sospendere il servizio sopra una o più linee, il concessionario stesso potrà continuarlo a proprio rischio e pericolo e non avrà in alcun caso altro

diritto che quello della sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi al concessionario, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste, e per coprire il concessionario delle spese restanti a di lui carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

Art. 48.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi assegnati alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 49.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero della marina pagherà al concessionario la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, il concessionario avrà diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi al concessionario.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro della marina, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 50.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasse il concessionario a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o del concessionario per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare al concessionario, nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca della ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla Regia marina.

Art. 51.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi del concessionario, si applicheranno le disposizioni riguardanti la requisizione dei piroscafi, di cui all'art. 32.

Art. 52.

Il concessionario dovrà riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò venga invitato dal Governo.

Contumacie.

Art. 53.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee sovvenzionate interne ed internazionali, il ministro della marina potrà:

1° sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti.

Art. 54.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinata dal Ministero della marina, sarà corrisposta al concessionario, tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi assegnati alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire il concessionario delle spese restanti a suo carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove il concessionario però intendesse di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero della marina non vi si opponesse, avrà diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 55.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, di mutazione di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

Art. 56.

In caso di obbligo imposto dal Ministero della marina di eseguire tutti i servizi o una parte di essi, e ciò previo il parere del Comitato pei servizi marittimi, i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni saranno retribuiti con un supplemento di sovvenzione corrispondente al 50 per cento della sovvenzione normale.

Art. 57.

Il giudizio sulla necessità di sospensione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Ministero della marina, che lo esercita, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 58.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 59.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o da Governi esteri, non dànno luogo ad indennità veruna.

Art. 60.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e il concessionario fosse obbligato a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, il concessionario dovrà ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi.

Durata della concessione del servizio.

Art. 61.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1913 ed avrà la durata di 10 anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi di obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 62.

La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate.

Potrà essere accordata, a richiesta del concessionario, una anticipazione di diciannove ventesimi sulla sovvenzione mensile.

Disposizioni diverse.

Art. 63.

Il concesionario dovrà essere cittadino italiano, come pure dovranno essere cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione, compreso il presidente. Gli agenti all'estero dovranno essere italiani ed approvati dal ministro della marina, il quale avrà però facoltà di autorizzare la concessione di qualche agenzia a persona straniera, nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Nel caso in cui la ditta o società concessionaria risulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una ditta estera o figliazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

Le azioni della società concessionaria devono essere nominative e non saranno cedibili per tutta la durata del presente contratto che a cittadini italiani e a società italiane costituite in Italia.

Art. 64.

L'assuntore ha facoltà di emettere titoli di obbligazioni al portatore o nominativi per un ammontare non eccedente il doppio del capitale versato, ed ammortizzabili entro il periodo di durata della concessione.

Art. 65.

Della sovvenzione dovuta dallo Stato potrà dall'assuntore essere vincolata presso la Cassa depositi e prestiti, la parte necessaria a garentire il servizio di obbligazioni che l'assuntore stesso voglia emettere anche agli effetti ed ai sensi dell'articolo 171, secondo comma, del codice di commercio.

Le modalità di questo vincolo saranno stabilite con decreto Reale promosso dal ministro del tesoro di concerto col ministro della marina.

Art. 66.

Ove la società concessionaria fosse assuntrice soltanto del gruppo delle linee celeri dell'Egitto, potrà porre la sua sede in Roma o in Napoli, restando obbligata in questo secondo caso ad avere in Roma una rappresentanza ed il domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto. Ove essa fosse assuntrice anche di uno o più degli altri gruppi dei nuovi servizi marittimi (Tirreno superiore, inferiore ed Adriatico), avrà la sua sede in Roma, dove pure avrà la direzione generale ed il domicilio legale per gli effetti che sopra, e avrà sede compartimentale in Napoli. In ogni caso avrà sede di armamento in Napoli.

Art. 67.

Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi contemplati nel presente capitolato se non in virtù di una legge.

Il concessionario non potrà, inoltre, vendere i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati ed obbligatori senza la autorizzazione del ministro della marina.

Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

Il concessionario non potrà del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

È vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta del concessionario di linee aggiudicate a *trusts*, coalizioni, cartelli od accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno del concessionario, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 68.

Il concessionario, nell'esecuzione dei servizi che gli sono affidati, dovrà uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto Reale, su proposta del ministro della marina, sentiti i concessionari ed il comitato pei servizi marittimi.

Art. 69.

Nella prima assunzione del personale occorrente allo esercizio dei servizi contemplati nel presente capitolato il concessionario avrà l'obbligo di assumere il personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante società, purchè valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni, ferme restando le disposizioni del codice per la marina mercantile.

Eguale obbligo sarà imposto al futuro assuntore dei servizi sovvenzionati nei rapporti con la società contraente, alla scadenza del presente contratto.

Art. 70.

Fermi restando pel concessionario gli obblighi dei versamenti stabiliti dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato col Regio decreto 31 gennaio 1901, n. 51, a favore del personale retribuito con somme inferiori a lire 2100 all'anno, pel resto del personale il concessionario è obbligato ad assicurare un trattamento di invalidità e vecchiaia. A tal fine sarà istituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza od altro istituto ben accetto al Governo.

I contributi necessari pel servizio delle pensioni andranno per metà a carico del concessionario e per metà a carico degli assicurati.

Il concessionario è obbligato a presentare all'approvazione del Ministero della marina, entro sei mesi dalla attuazione del contratto, speciali regolamenti sulla composizione organica e sul trattamento di pensione del personale di stato maggiore, di coperta e di macchina e del personale addetto ai servizi amministrativi.

Nel caso di inadempimento di tali disposizioni, provvederà d'ufficio alla compilazione di tali regolamenti il ministro della marina.

Sorgendo controversie giudicherà un consiglio di arbitri, composto di un rappresentante del concessionario, di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo presidente della Corte di cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte del concessionario la sua quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione e potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro della marina di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa

Art. 71.

Nella sede di armamento avrà luogo l'arruolamento degli equipaggi ed a parità di tariffe, ove in essa sede esistano i necessari impianti, sarà eseguita la manutenzione e riparazione dei piroscafi. Alle forniture destinate ai magazzini di approvvigionamento e di provveditoria, la società concessionaria potrà invitare a concorrere anche i fornitori non residenti nella città sede di armamento.

Art. 72.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, e di manutenzione e riparazione dei piroscafi, il concessionario dovrà preferire a parità di condizioni risultanti da licitazioni a schede segrete, le società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 73.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dal presente capitolato, la società concessionaria sarà tenuta all'emenda di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

Art. 74.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro la società concessionaria avranno valore verso la società concessionaria e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titolo da loro.

Art. 75.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del comitato pei servizi marittimi, è prodotto al collegio arbitrale di cui allo articolo seguente.

Art. 76.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto Reale fra i consiglieri delle Corti di cassazione o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina da nominarsi con decreto ministeriale caso per caso, e di un rappresentante della società concessionaria interessata nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottoposta al collegio se prima sovra essa non avrà deciso o deliberato il comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

Art. 77.

Il presente capitolato e le convenzioni stipulate in base ad esso, nonchè gli atti relativi alla costituzione della società ed i contratti di compra-vendita dei piroscafi inerenti ai servizi contemplati dal presente capitolato, saranno soggetti al diritto fisso di una lira e entesimi venti, decimi compresi per tassa di registro.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro della marina
LEONARDI CATTOLICA.

Il numero 780 *della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto*:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Veduto l'articolo 157 del testo unico delle leggi sanitarie approvato con Nostro decreto 1° agosto 1907, n. 636, e il regolamento approvato con Nostro decreto 28 febbraio 1907, n. 61, che contengono disposizioni per diminuire le cause della malaria;

Visti i Nostri decreti 19 marzo 1903, n. 115 e 14 giugno 1903, n. 274 concernenti la dichiarazione delle zone malariche nel territorio della provincia di Siena;

Visto il rapporto col quale il prefetto della provincia stessa ha inviato le proposte di quel medico provinciale per la modificazione di alcune zone malariche approvate coi su citati Nostri decreti;

Veduto il voto del Consiglio provinciale di sanità sulle anzidette proposte;

Udito il Consiglio superiore di Sanità;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'elenco delle zone malariche della provincia di Siena approvato coi Nostri decreti su citati viene ad ogni effetto di legge e di regolamento modificato come risulta dall'elenco che segue, facente parte integrante del presente decreto, che sarà vidimato, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 giugno 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

ELENCO contenente la modificazione dell'elenco delle zone malariche esistenti in provincia di Siena.

1. Comune di Castelnuovo Berardenga.

Viene revocata la dichiarazione di zona malarica fatta per parte del territorio comunale con il R. decreto 19 marzo 1903, n. 115 (n. 2 dell'annesso elenco).

2. Comuni di Chiusi, Chianciano e Montepulciano.

Viene revocata la dichiarazione di zona malarica, intercomunale, fatta con R. decreto 14 giugno 1903, n. 274 (numero 1 dell'annesso elenco) per parte dei territori dei tre Comuni.

3. Comuni di Chiusi e Montepulciano.

Viene revocata la dichiarazione di zona malarica fatta col Regio decreto 19 marzo 1903, n. 115 (numero 1 dell'annesso elenco) per parte dei territori dei due Comuni, ed invece della stessa vengono delimitate due piccole zone circostanti i laghi di Chiusi e di Montepulciano:

a) zona malarica del lago di Montepulciano.

I confini di tale zona, sono:

a nord: il fossetto che dal canale Maestro della Chiana in località detta Capanna del Forcone va fino al confine della provincia di Perugia al termine lapideo LXXXVII;

ad est: la linea di confine per la provincia di Siena e quella di Perugia, dal termine lapideo sopra indicato a quello n. LXXV e da questo, percorrendo la strada, fino all'incontro del canale di comunicazione collo stradone detto dei Salcini;

a sud: la strada che conduce alla stazione ferroviaria di Chianciano, detto stradone dei Salcini, fino all'incontro del torrente Parce;

ad ovest: la linea che, partendo da detto stradone, costeggia il torrente Parce fino all'incontro della strada arginata che costeggia la casa della colmata fino al ponte sul torrente Salcheto e di qui, volgendo verso nord, taglia la particella 442, lambisce la 439, quasi all'estremo colla 440 della sezione *D* di Montepulciano, tagliando poi detta particella e la 56 della sezione *L* nelle vicinanze della imboccatura del canale Maestro della Chiana col lago, percorrendo poi detto canale fino al punto di partenza, a nord del fossetto della Capanna del Forcone.

b) zona malarica del lago di Chiusi.

I confini di tale zona, sono:

a nord e ad est: la strada del Paese della Quercia dal crocevia collo stradone di Sbiada fino al confine colla provincia di Perugia al termine lapideo LXV, indi, tanto a nord come ad est, la linea malarica segue il confine tra la provincia di Siena e Perugia fino al luogo detto « Torre Benati questo » e « Torre Beccati quest'altro »;

a sud la strada detta « Torre di Beccati questo altro »;

ad ovest la linea di confine si parte dalla crocevia della strada detta « della Torre dei Beccati questo » colla strada Piaccianese, percorre la medesima fino al podere denominato Paccianese di Sotto, indi percorre la via vicinale fino all'incontro del fosso di confine, che delimita i nn. 188, 13, 12 ed 11 della sezione *B* del comune di Chiusi e quindi percorre la strada del Passo della Quercia fino al Crocicchio di partenza a nord.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dell'interno
GIOLITTI.

Il numero 796 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Viste le leggi 27 dicembre 1896, n. 561, 16 giugno 1907, n. 540, 12 luglio 1908, n. 444, e 15 luglio 1909, n. 524; nonchè il regolamento approvato con Nostro decreto 17 giugno 1900, n. 306;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata il 29 aprile 1912 fra l'ispettore generale, direttore dell'ufficio speciale delle ferrovie, in rappresentanza del ministro dei lavori pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il legale rappresentante della Società anonima dei tramways provinciali di Napoli, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una tramvia a trazione elettrica da Napoli per Casalnuovo e Licignano ad Acerra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1912.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PER GLI AFFARI DELL'INTERNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Veduto l'elenco delle industrie insalubri approvato con decreto ministeriale del 21 aprile 1895 e modificato con decreto ministeriale del 14 marzo 1903;

Vedute le proposte di modificazioni al detto elenco fatte dal Consiglio superiore di sanità in merito alla classificazione delle fabbriche di fiammiferi di fosforo;

Sentito il Ministero d'agricoltura, industria e commercio;

Veduto l'articolo 68 del testo unico delle leggi sanitarie approvato con R. decreto 1° agosto 1907, n. 636;

Decreta:

Art. 1.

È approvato il seguente elenco delle industrie insalubri in sostituzione di quello approvato con decreto ministeriale 21 aprile 1895 e modificato con decreto ministeriale del 14 marzo 1903;

Industrie di prima classe che dovranno essere isolate nelle campagne e lontane dalle abitazioni

A

Acido cloridrico (fabbricazione).
Acido nitrico (fabbricazione).
Acido picrico (fabbricazione).
Acido solforoso e solfiti preparati con gas solforoso — Arrostimento dei minerali solforati in genere.
Acido solforico (fabbricazione).
Acido stearico (fabbricazione mediante distillazione).
Albumina (fabbricazione).
Allume (estr. dall'allumite).
Amido (prep. per macerazione).
Anilina (fabbricazione).
Argento (disargentazione e coppellazione).
Arsenico ed antimonio (fabbricazione dei prodotti di).
Asfalto a bitumi (fabbricazione).

B

Bario cloruro ed altri sali di bario, ottenuti per riduzione del solfato di bario (fabbricazione).
Bismuto (sali di).
Bleu d'oltremare (fabbricazione).

C

Canapa, lino (macerazione).
Carbone animale.
Catrame di origini diverse ed oli minerali (distillazione).
Ceneri d'orefice (trattamento col piombo).
Cloro, cloruro di calce secco o sciolto (fabbricazione).
Colcotar (rosso di Prussia, d'Inghilterra, fabbricazione).
Colle animali (fabbricazione).
Combustibili agglomerati; mattonelle piriche (fabbricazione con pece grassa).
Corde armoniche (dalle budella, fabbricazione).
Cromo (composti di).

D

Dègras (fabbricazione).

F

Fecola, *V.* amido.
Ferrugine e cloruro ferrico.
Fiammiferi di fosforo (fabbriche che impiegano fosforo bianco), salvi gli effetti della legge 23 giugno 1910, n. 366.
Fosforo (fabbricazione).

G

Gelatina (fabbricazione), *V.* colle animali.
Grassi (usione a fuoco nudo dei).
Guano (fabbricazione), *V.* ingrassi artificiali.

I

Inchiostro da stampa (fabbricazione).
Ingrassi artificiali (fabbricazione).

M

Materie fecali, *V.* residui animali.
Mercurio (fabbriche di preparati e colori, distillazione, torrefazione dei minerali).
Minio e litargirio (trattamento per via ignea dei minerali di).

N

Naftalina (depurazione), V. catrame.
Nero fumo (fabbricazione), V. catrame.
Nitrobenzina, V. anilina.

O

Olii animali (preparazione e distillazione).
Olio delle sanse (estrazione dell') (mediante il sulfuro di carbonio).
Olio di crisalidi (estrazione dalle).
Ossa (deposito di).

P

Pergamena animale (fabbricazione).
Perfosfati, V. ingrassi artificiali.

R

Residui animali (industria dei).

S

Sangue (industria dei prodotti).
Secrétage.
Sego, V. grassi.
Soda (fabbricazione col metodo Leblanc).
Solfo (fusione e distillazione, calcaroni, forni a storte e Gill, in cui si effettua liberamente la fusione).
Solfuro di carbonio (fabbricazione e deposito).
Spazzature (depositi).
Stagno (industria dei sali di).

V

Vernici grasse (fabbricazione delle).

Z

Zucchero (fabbricazione dalle barbabietole).

Industrie di seconda classe che esigono speciali cautele per la incolumità del vicinato.

A

Acetati (industria degli).
Acido acetico (purificazione).
Acido ossalico (fabbricazione).
Acido salicilico (fabbricazione).
Acido stearico (per saponificazione calcare).
Acido tartarico (fabbricazione).
Anilina (colori di).
Alcool (distillazione dai cereali e dai tuberi).
Amido (fabbricato con metodi che non siano a base di macerazione).
Ammoniaca (fabbricazione).

B

Baccalà (deposito e cisterne per dissalare).
Battitura di fili, cuoi, tele, borra, pelli e crini.
Bianco di zinco (fabbricazione).
Birra (fabbricazione).
Bleu di Prussia (fabbricazione).

C

Calce (fabbricazione).
Candele (prep. con acidi grassi, cera, paraffina, spermaceti, ecc.).
Cappelli di feltro e di tela (fabbricazione).
Caratteri di stampa (fonderia).
Carta (fabbricazione).
Caucciù e guttaperca (fabbricazione).
Cemento (fabbricazione).
Cera (fusione e depurazione).
Ceralacca (preparazione).
Cerussa e colori a base di piombo (fabbricazione).
Combustili agglomerati e mattonelle piriche (fabbricazione con pece secca).
Concerie.

D

Doratura ed argenteria dei metalli (a fuoco).

F

Fecola, V. amido.
Ferrocianurie e Ferricianuri (fabbricazione).
Fiammiferi di fosforo (fabbriche che impiegano fosforo rosso).
Fiammiferi di fosforo (deposito).
Filatura, cotone e lino.
Filatura di canapa.
Fonderie (di rame, ottone, piombo, ferro, bronzo).

G

Gas e gas carburati (fabbricazione).
Gesso (fabbricazione).
Glucosio e destrina con ricuperazione del nero animale (prep.).

I

Imbianchimento con ipocloriti e gas solforoso.

L

Lacche (fabbricazione).
Lana meccanica (fabbricazione e carbonizzazione).
Lana sudicia e crine (lavatura).

M

Macinazione dei minerali.
Macinazione delle sanse.
Majoliche (fabbricazione).
Marocchini, V. concerie.
Mercuriali (composti) (preparazione).
Metallurgici (stabilimenti).

P

Pallini da caccia (fabbricazione).
Panni (fabbricazione).
Pelli fresche, V. concerie.
Pesce (depositi e cisterne per dissalare), V. baccalà.
Porcellane (fabbricazione), vetrerie, conterie.
Potassa dalle melasse (estr.).

S

Sapone (fabbricazione).
Scagliola, V. gesso.
Soda (fabbricazione col processo Salvay).
Specchi (argentatura e doratura coll'amalgama).
Stoviglie di terra, V. majoliche.
Stracci (cernita e deposito).

T

Taffetà (cerate e tele cerate).
Tele dipinte, tessuti impermeabili.
Tintorie.
Torba (carbonizzazione), V. gas.
Trattura dei bozzoli e filatura cascami.

V

Verniciatura a fuoco degli oggetti metallici (stabilimenti).

Art. 2.

Il presente decreto sarà inserito nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 12 luglio 1912.

Pel ministro
FALCIONI.

IL MINISTRO DEL TESORO

Visto il decreto Ministeriale 8 novembre 1910, n. 10709, col quale fu indetto un esame di idoneità al grado di primo ragioniere di 2ª classe nel Ministero del tesoro;

Visto il decreto Ministeriale 26 aprile 1912, n. 2964, col quale vennero fissati i giorni 13, 14 e 15 giugno 1912 per le prove scritte dell'esame suindicato;

Visto il processo verbale dell'adunanza 25 luglio corr. della Commissione giudicatrice tanto del concorso per merito distinto quanto dell'esame di idoneità, istituita con decreto Ministeriale 21 maggio 1912, n. 3093, dal quale verbale risulta quali sono i candidati che hanno superato l'esame di idoneità;

Attesochè a termini dell'art. 12 del regolamento generale approvato con R. decreto 24 novembre 1908, n. 756, per l'esecuzione del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, i candidati risultati idonei, debbono essere graduati secondo l'ordine della rispettiva anzianità di ruolo;

Determina:

Sono dichiarati idonei al grado di primo ragioniere di 2ª classe nel Ministero del tesoro, secondo l'ordine seguente desunto dalla rispettiva anzianità di ruolo alla data del decreto col quale fu indetto l'esame (8 novembre 1910) i ragionieri signori:

Merlino cav. Federico, con punti 19.933 su venti — Bosisio Guido, id. 17.366 id. — Gerra Francesco, id. 18.200 id. — Castro Battaglia dott. Luigi, id. 14.583 — Balboni dott. Italo, id. 16.850.

Roma, 26 luglio 1912.

Il ministro
TEDESCO.

MINISTERO DELLA GUERRA

MANIFESTO

per la presentazione alle armi di militari di 1ª categoria della classe 1889 in congedo illimitato

1. Si rende noto che i seguenti militari di 1ª categoria della classe 1889 in congedo illimitato, chiamati alle armi con R. decreto del 2 novembre 1911 e finora lasciati alle loro case, sono obbligati a presentarsi nelle ore antimeridiane del giorno 5 agosto prossimo venturo:

a) militari ascritti agli alpini;

b) militari ascritti ai pontieri ed ai lagunari del genio;

c) militari ascritti alla fanteria di linea, ai bersaglieri, all'artiglieria da fortezza e da costa ed al genio (compreso il treno), i quali, per aver prestato servizio in corpi o reparti stanziati nel X e nel XII corpo d'armata, furono congedati il 25 ottobre 1911 anzichè il 3 settembre precedente.

Contemporaneamente ai militari suddetti, sono chiamati alle armi gli ufficiali di complemento, nati nell'anno 1889, appartenenti agli alpini, ai pontieri ed ai lagunari del genio.

2. Tutti i militari di truppa richiamati, che si trovano nel territorio del distretto, qualunque sia il loro distretto di leva, si presenteranno muniti del foglio di congedo e del libretto personale, se ne siano provvisti, nelle prime ore del mattino del giorno suindicato, al sindaco del Comune in cui si trovano, il quale li invierà a destinazione, facendo distribuire le richieste di viaggio a coloro che debbono viaggiare su ferrovie, tramvie o linee di navigazione, sulle quali i militari hanno diritto al trasporto a tariffa ridotta (militare o speciale), nonchè un documento d'identificazione personale ove ne siano sprovvisti.

3. I richiamati, che si trovano nel Comune in cui ha sede il corpo o reparto al quale debbono presentarsi, riceveranno per il giorno della presentazione, e semprechè questa avvenga nelle ore del mattino del giorno suindicato, l'indennità di trasferta di 1ª categoria (L. 1,20).

Gli altri riceveranno, appena giunti al corpo, l'indennità di trasferta di 1ª categoria per ciascuna giornata di viaggio. Non sarà però loro corrisposta l'indennità per il giorno della presentazione quando, pur avendo la possibilità di arrivare al corpo nelle ore antimeridiane del giorno stabilito, vi giungano o si presentino nelle ore pomeridiane o nel giorno successivo e non possano dimostrare che il ritardo avvenne indipendentemente dalla loro volontà.

I richiamati che, per recarsi dal Comune al corpo o reparto, abbiano da viaggiare in ferrovia, per tramvia o per mare, riceveranno anche il rimborso delle spese di trasporto.

I richiamati che provengano da un Comune che non sia quello del domicilio eletto, se non presenteranno il foglio di congedo (o, in mancanza di questo, un foglio di riconoscimento) munito del visto per la partenza del sindaco del Comune di provenienza, saranno considerati come provenienti dal Comune sede del corpo o reparto e quindi riceveranno, per il giorno della presentazione e semprechè questa avvenga nelle ore del mattino, la sola indennità di trasferta di 1ª categoria senza diritto ad alcun rimborso per spese di viaggio.

4. Quei militari che, per infermità, non potessero presentarsi alle armi, sono tenuti a giustificare tale impossibilità mediante fede medica, confermata dal proprio sindaco, da inviarsi al comando del distretto e dovranno presentarsi non appena siano guariti. Protraendosi la malattia, la detta fede medica dovrà essere rinnovata ogni dieci giorni.

5. Sono dispensati dal presentarsi:

a) i militari che abbiano attualmente un fratello di 1ª categoria in servizio sotto le armi per fatto di leva. La dispensa, per altro, non compete al richiamato se il fratello di 1ª categoria è venuto alle armi con la 2ª categoria per ricevere l'istruzione militare, come pure se il fratello abbia titolo all'imminente invio in congedo giusta le disposizioni già all'uopo emanate. In quest'ultimo caso, il richiamato potrà ottenere dal comando del distretto di presentarsi alle armi entro la settimana successiva al ritorno in famiglia del fratello;

b) i militari che coprano, presso le varie amministrazioni o stabilimenti, uno degli impieghi o delle posizioni enumerate negli articoli 1 e 10 del regolamento sulle dispense dalle chiamate alle armi, approvato con R. decreto 13 aprile 1911, n. 374.

La dispensa di cui alla lettera *a)* deve essere domandata al comando del distretto, nel territorio del quale il militare risiede.

6. I richiamati che si trovino all'estero con regolare nulla osta dell'autorità militare sono per ora dispensati dal rispondere alla chiamata, salvo ulteriori ordini in contrario.

7. Nessun'altra dispensa sarà concessa all'infuori di quelle indicate nei nn. 5 e 6, come non sarà concesso alcun rinvio ad altra chiamata. Saranno quindi considerate come non avvenute, e rimarranno perciò senza risposta, tutte le domande che a tale oggetto fossero presentate.

Si avverte infine che, ove venga a cessare il motivo pel quale fu concessa la dispensa prevista dal n. 5, il richiamato che la ottenne dovrà, entro la settimana successiva, presentarsi alle armi.

8. Conformemente alle disposizioni del Codice penale per l'esercito, saranno dichiarati disertori coloro che, senza legittimo impedimento debitamente comprovato, indugeranno la loro presentazione.

9. Le famiglie bisognose dei militari richiamati alle armi possono ottenere il soccorso giornaliero all'uopo stabilito, che sarà loro pagato al lunedì di ogni settimana per cura dei rispettivi sindaci.

Il soccorso è concesso soltanto alle famiglie che risultino trovarsi in istato di vero ed assoluto bisogno e dovrà essere prontamente chiesto dai richiamati al loro giungere al corpo.

10. Il presente manifesto serve di avviso personale a tutti i richiamati alle armi.

Disposizioni nel personale dipendente:

UFFICIALI IN SERVIZIO PERMANENTE.

Arma di fanteria.

Con R. decreto del 23 giugno 1912:

Ariotti Evasio, tenente in aspettativa, richiamato in servizio, dal 21 giugno 1912.

Fortuna Luigi, sottotenente 1° alpini, collocato in aspettativa per infermità temporarie non provenienti dal servizio.

Con R. decreto del 27 giugno 1912:

Riccardi nobile dei conti Camillo, capitano in aspettativa speciale, richiamato in servizio, dal 25 giugno 1912.

Agnes Cesare, id. 34 fanteria, collocato in aspettativa per infermità temporarie non provenienti dal servizio.

Petrucciani Salvatore, tenente 51 id., id. id. per sospensione dall'im-l'impiego.

Con R. decreto del 14 luglio 1912:

Vagliasindi cav. Casimiro, tenente colonnello 58 fanteria, promosso colonnello e nominato comandante 57 fanteria.

Forno Eugenio, tenente 50 id., id. capitano.

Arma di artiglieria.

Ruolo combattente.

Con R. decreto del 2 maggio 1912:

Salvaneschi cav. Ettore, maggiore in aspettativa, richiamato in servizio dal 1° maggio 1912.

Galati cav. Roberto, id. id., id. id. dal 5 id.

La Francesca Giuseppe, capitano id., id. id. dal 1° id.

Cenciarini Vito, id. 3 artiglieria fortezza, collocato in aspettativa per infermità temporarie dipendenti dal servizio.

Con R. decreto del 23 giugno 1912:

de Cosa cav. Raffaele, colonnello direttore artiglieria Napoli, collocato in posizione ausiliaria, per ragione di età, dal 16 luglio 1912.

Con R. decreto del 14 luglio 1912:

Campo cav. Antonino, colonnello comandante 17 artiglieria campagna, esonerato dalla carica anzidetta e nominato direttore artiglieria Napoli, dal 16 luglio 1912.

Camoletto cav. Giacinto, tenente colonnello 1° id. montagna, promosso colonnello e nominato comandante 17 artiglieria campagna, con anzianità e con decorrenza per gli assegni dal 16 id.

Mannini cav. Celso, id. comandante 14 id. campagna, id. id. continuando nella carica anzidetta, id. id. id. dal 16 id.

Nasi nobile dei baroni Edoardo, id. direzione artiglieria Alessandria, nominato direttore artiglieria Alessandria dal 16 luglio 1912.

Tinozzi cav. Croce Camillo, id. id. id. Maddalena, id. id. id. Maddalena, dal 16 id.

Tozzi cav. Pasquale, id. a disposizione, id. capo ufficio dell'ispettorato generale artiglieria, dal 16 id.

Corpo sanitario militare.

Con R. decreto del 4 aprile 1912:

Giuliani cav. Francesco, colonnello direttore ospedale militare Palermo, collocato a riposo, per anzianità di servizio, con decorrenza 16 aprile 1912 ed inscritto nella riserva.

IMPIEGATI CIVILI.

Amministrazione centrale della guerra.

Con R. decreto del 9 giugno 1912:

I sottonotati applicati di 4ª classe delle Amministrazioni dipendenti sono nominati applicati di 3ª classe nel personale dell'Amministrazione centrale della guerra, a datare dal 1° luglio 1912:

Paoli Gio. Battista (per merito) — Di Paolo Filippo — Bochicchio Giuseppe (per merito) — Cricchi Armando — Turriccia Luigi (per merito) — Ferone Pasquale — Frattarelli Silvio.

Farmacisti militari.

Con R. decreto del 30 giugno 1912:

Suzzi dott. Filippo, farmacista di 1ª classe, promosso farmacista capo di 2ª classe (per merito distinto).

Cerruti dott. Romolo, id. 1ª id., id. id. id. 2ª id. (id. id.).

L'anzianità dei predetti farmacisti in relazione a quella dei farmacisti capi di 2ª classe promossi tali con riserva di anzianità con R. decreto 31 marzo 1912 è stabilita come segue:

Suzzi dott. Filippo — Micchini Antonio — Centa cav. Attilio — Cerruti dott. Romolo — Ceppi Ugo.

UFFICIALI IN CONGEDO.

Ufficiali in posizione di servizio ausiliario.

Con R. decreto del 18 aprile 1912:

Rizzi Ettore, maggiore personale permanente distretti, collocato a riposo, per anzianità di servizio, dal 1° maggio 1912, ed inscritto nella riserva.

Con R. decreto del 14 luglio 1912:

Corticelli cav. Carlo, tenente generale, presidente della Commissione per l'esame dei ricorsi contro le decisioni dei Consigli di leva, esonerato dalla carica anzidetta.

Ufficiali di complemento.

Con R. decreto del 30 maggio 1912:

Sonzogno Domenico, (B) sottotenente fanteria, dispensato da ogni servizio militare per infermità non dipendenti da cause di servizio.

Con R. decreto del 20 giugno 1912:

Vitale Lelio, tenente artiglieria, revocato e considerato come non avvenuto il R. decreto 29 febbraio 1912 nella parte riguardante la sua cessazione dai ruoli degli ufficiali di complemento.

Con R. decreto del 6 luglio 1912:

Di Iorio Angelo, sergente allievo ufficiale, nominato sottotenente di complemento, arma di fanteria, con anzianità 13 giugno 1912.

Con R. decreto del 12 luglio 1912:

Giordano Massimiliano, tenente artiglieria, revocato e considerato come non avvenuto il R. decreto 30 maggio 1912 nella parte che riguarda la sua promozione a tenente.

Mosca Ros Tronzet Annibale, sergente allievo ufficiale, nominato sottotenente di complemento, arma di fanteria, con anzianità 21 gennaio 1912.

Con R. decreto del 14 luglio 1912:

Del Re Severino, sottotenente fanteria, annullato e considerato come non avvenuto il R. decreto 14 aprile 1912, col quale veniva revocata la sua nomina a sottotenente di complemento, effettuata con R. decreto 1° febbraio 1912.

Ufficiali di milizia territoriale.

Con R. decreto del 23 giugno 1912:

Granata Crisanto, furiere maggiore in congedo, nominato sottotenente di milizia territoriale, arma di fanteria.

Ufficiali di riserva.

Con R. decreto del 27 giugno 1912:

Terasona cav. Raffaele, tenente generale, cessa di appartenere alla riserva, per ragione di età, conservando il grado con la relativa uniforme.

MINISTERO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

Avviso pei ruoli di anzianità.

In esecuzione di quanto è prescritto dall'ultimo capoverso dell'articolo 1° del testo unico della legge sullo stato degli impiegati civili si è provveduto alla ristampa e pubblicazione dei ruoli del personale di 1ª e 2ª categoria secondo la situazione al 1° gennaio 1912.

MINISTERO DELLA ISTRUZIONE PUBBLICA

Disposizioni nel personale dipendente:

Direzione generale per l'istruzione primaria e popolare.

Con decreto Ministeriale del 9 luglio 1912:

Ricotti Ernestina, straordinario di matematica, del 2° ordine di ruoli nella R. scuola normale femminile di Grosseto, è richiamata in attività di servizio, per domanda, e destinata, col suo grado e stipendio, alla scuola predetta, a decorrere dal 10 luglio 1912.

TELEFONI DELLO STATO

DIREZIONE GENERALE

Disposizioni nel personale dipendente:

Con R. decreto del 16 maggio 1912:

Cipriotti Renato, applicato, richiamato in attività di servizio dall'aspettativa per motivi di famiglia.

Maffezzoli Eugenia Amelia, telefonista, richiamata in attività di servizio dall'aspettativa per motivi di salute.

Con R. decreto del 19 maggio 1912:

Piazza Emma, telefonista, richiamata in attività di servizio dall'aspettativa per motivi di salute.

Con R. decreto del 30 maggio 1912:

Rener Annita, telefonista, richiamata in attività di servizio dall'aspettativa per motivi di salute.

Con R. decreto del 28 aprile 1912:

Frigerio Giuseppina, telefonista, collocata in aspettativa per motivi di salute, in seguito a sua domanda.

Con R. decreto del 19 maggio 1912:

Rava Ercolina, telefonista, collocata in aspettativa per motivi di salute, in seguito a sua domanda.

Coliva Maria, nata Semino, id., id. id.

Con R. decreto del 9 maggio 1912:

Trippitelli Cecilia, nata Cavallini, telefonista, collocata in aspettativa per motivi di salute, in seguito a sua domanda.

Con decreto Ministeriale dell'11 giugno 1912:

Cerri Vincenzo, apparecchiatore, collocato in aspettativa per motivi di famiglia.

Con decreto Ministeriale del 31 maggio 1912:

Demegni Quadrio, apparecchiatore, collocato in aspettativa per motivi di salute, in seguito a sua domanda.

Tosi Luigi, meccanico, id. id.

Con decreto Ministeriale del 23 aprile 1912:

Menegotto Alfredo, commesso, collocato in aspettativa per servizio militare.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione generale del debito pubblico

Accreditamento di notaio.

Con decreto Ministeriale del 24 luglio 1912:

Zacchei Ulisse fu Achille, notaio, residente ed esercente in Teramo, è stato accreditato presso quella Intendenza di finanza per le operazioni di debito pubblico e della Cassa dei depositi e prestiti.

Rettifiche d'intestazione (2ª pubblicazione).

Si è dichiarato che le rendite seguenti, per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del debito pubblico, vennero intestate e vincolate come alla colonna 4, mentrechè dovevano invece intestarsi e vincolarsi come alla colonna 5, essendo quelle ivi risultanti le vere indicazioni dei titolari delle rendite stesse:

Debito	Numero d'iscrizione	Ammontare della rendita annua	Intestazione da rettificare	Tenore della rettifica
1	2	3	4	5
3.50 0/0	647661	280 —	Biglieri *Giovanni* di Agostino domiciliato a Montemarzino (Alessandria)	Biglieri *Giovanna* di Agostino, *moglie di Dall'Occhio Carlo*, domiciliata a Montemarzino (Alessandria).
id.	339034	87 50	Chiossone Flora fu Domenico, moglie di Villa Giambattista, domiciliato in Genova, con usufrutto a Chiossone *Stuarda* fu Domenico vedova di Botto Domenico, domiciliata in Genova	Intestata come contro, con usufrutto a Chiossone *Maria-Francesca* detta anche *Maria-Stuarda* fu Domenico ecc. come contro.
id.	327409	525 —	Rossi *Maria-Antonietta* fu Edoardo, minore, sotto la tutela di Rossi Violante fu Tranquillo nubile, domiciliata in Acqui (Alessandria)	Rossi *Maria-Eufrosina-Antonia* fu Edoardo, minore, ecc. come contro.
id.	578349 578367	87 50 105 —	Veneziani *Corrado* di Ezio, minore, sotto la patria potestà del padre, domiciliato in Genova	Veneziani *Conrado* di Ezio, minore, ecc. come contro.

A termini dell'art. 167 del regolamento generale sul Debito pubblico, approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298,

si diffida

chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione di questo avviso, ove non siano state notificate opposizioni a questa direzione generale, le intestazioni suddette saranno come sopra rettificate.

Roma, 13 luglio 1912.

Il direttore generale
GARBAZZI.

Smarrimento di ricevuta (1ª pubblicazione).

I signori Emma Micheli, Flaminio Ricci e Umberto Castagnoli hanno denunziato lo smarrimento della ricevuta n. 5906 ordinale e n. 890606 di posizione, stata rilasciata dalla Direzione generale del debito pubblico in data 11 giugno 1906, in seguito alla presenta-

zione di due certificati della rendita complessiva di L. 50, consolidato 5 0[0, con decorrenza dal 1° luglio 190?.

A termini dell'art. 230 del vigente regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso, senza che siano intervenute opposizioni, saranno consegnati a chi di ragione i nuovi titoli provenienti dall'eseguita operazione, senza obbligo di restituzione della predetta ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, il 26 luglio 1912.

Il direttore generale
GARBAZZI.

Smarrimento di ricevuta (2ª pubblicazione).

Il signor Ferri Giacomo fu Ludovico, ha denunziato lo smarrimento della ricevuta n. 17 ordinale, n. 184 di protocollo e n. 646 di posizione, statagli rilasciata dalla Intendenza di finanza di Modena in data 13 luglio 1905, in seguito alla presentazione di un certificato della rendita complessiva di L. 35, cons. 5 0[0, con decorrenza dal 1° luglio 1905.

Ai termini dell'art. 230 del vigente regolamento sul Debito pubblico si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso, senza che siano intervenute opposizioni, sarà consegnato al signor Ferri suddetto il nuovo titolo proveniente dall'eseguita conversione, al 3 3[4-3 1[2 0[0, senza obbligo di restituzione della predetta ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, 15 luglio 1912.

Il direttore generale
GARBAZZI.

Direzione generale del tesoro (Divisione portafoglio)

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 27 luglio 1912, in L. 101.08.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Ispettorato generale del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (Divisione portafoglio)

26 luglio 1912

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl' interessi maturati a tutt' oggi
3.50 % *netto*	98,22 75	96,47 75	97 98 02
3.50 % *netto* (1902)	97,81 —	96,06 —	97 56 27
3 % *lordo*	67,68 75	66,48 75	66,92 —

CONCORSI

R. Istituto della SS. Annunziata di Firenze

CONCORSO ad un posto di maestra interna di una delle classi complementari nel R. Istituto della SS. Annunziata al Poggio Imperiale di Firenze.

È aperto il concorso per titoli e per esami ad un posto di maestra interna di una delle classi complementari nel R. Istituto della SS. Annunziata al Poggio Imperiale di Firenze, con lo stipendio di annue L. 1800, comprese L. 350 da rilasciarsi annualmente all'Amministrazione, e colla partecipazione agli utili della vita interna.

L'insegnamento da impartirsi abbraccia: italiano, storia, geografia, aritmetica, elementi di scienze.

Le domande, in carta da bollo da L. 0,60, dovranno essere inviate alla presidenza dell'istituto avanti che siano trascorsi quaranta giorni dalla pubblicazione di questo bando, nel Bollettino del Ministero della pubblica istruzione e dovranno essere corredate dei documenti pure in carta legale che seguono:

1° attestato di nascita da cui risulti compiuto il 26° anno di età e non oltrepassato il 35°, quando non si tratti di persona che almeno dal suo 35° anno si trovi prestare servizio utile per la pensione governativa;

2° certificato di sana costituzione fisica, rilasciato da un medico provinciale;

3° fede penale di data non anteriore agli ultimi tre mesi;

4° certificato di moralità di data recente, rilasciato, previa dichiarazione del fine per cui è chiesto, dal sindaco del Comune in cui la concorrente dimora;

5° ritratto fotografico non anteriore di più che un triennio, con firma autografa;

6° patente elementare di grado superiore;

7° diploma o certificato di abilitazione all'insegnamento nelle scuole secondarie di una delle seguenti materie: italiano, storia e geografia, pedagogia;

8° specchietto dei punti riportati negli esami per il conseguimento del diploma, quando l'abilitazione sia stata ottenuta in seguito ad un regolare corso di studi;

9° cenno riassuntivo in carta libera degli studi fatti e della carriera didattica percorsa;

10° elenco, in carta libera, di tutti i documenti e titoli che vengono presentati;

11° tutti gli altri titoli e documenti che possono suffragare la domanda, tenendo presente che sarà titolo di preferenza l'abito alla vita di un educatorio, e più propriamente di un educatorio governativo, e il sicuro possesso della lingua e della pronunzia toscana.

I documenti di cui ai nn. 1, 2, 4 dovranno essere debitamente legalizzati.

Sono dispensate dal presentare i documenti 2, 3 e 4 le concorrenti che abbiano già un posto di ruolo negli istituti governativi.

Alle prove di esame, che saranno determinate dalla Commissione giudicatrice, si chiameranno solo le concorrenti alle quali la Commissione stessa, in un apprezzamento preliminare complessivo, avrà assegnato non meno di 24 punti su 30. A determinare questo apprezzamento contribuiranno, insieme coi titoli presentati, anche le resultanze delle indagini, che, a norma dell'art. 5 del regolamento speciale dei concorsi dell'Istituto (1) saranno state fatte per « accertare le buone qualità morali e didattiche » delle concorrenti.

Si procederà quindi nella maniera stabilita dagli articoli 8 e 9 del regolamento citato (2). E avanti che il Consiglio direttivo formuli le sue osservazioni le tre candidate proposte in 1°, 2° e 3° luogo dalla Commissione, saranno sottoposte ad una speciale visita medica che metta pienamente in chiaro le loro condizioni di salute.

La nomina sarà fatta con grado di reggente; nè l'eletta potrà ottenere la titolarità se non dopo che siano trascorsi due anni di lodevole esperimento.

---

(1). « Art. 5. — Il Consiglio direttivo dell'Istituto esamina la regolarità dei titoli, di cui ai nn. 1 e 5 dell'art. 3 e assume anche nei modi che ritenga più opportuni tutte le informazioni utili ad accertare le buone qualità morali e didattiche dei concorrenti, informando poi dell'esito di queste sue indagini la Commissione esaminatrice per mezzo del commissario di cui a tenore dell'art. 6 gli spetta la nomina ».

(2). « Art. 8. — Compiuto lo studio dei titoli di ogni specie, e terminate, quando siano state richieste, le prove di esame, la Commissione propone per la nomina con graduatoria particolareggiata-

mento motivata, non più di tre candidati. Riguardo agli altri concorrenti il giudizio potrà essere sommario, pur dovendo apparire manifeste le ragioni del loro esser proposti. Delle operazioni di ciascuna adunanza della Commissione viene redatto verbale, firmato seduta stante dai commissari ».

« Art. 9. — Esaurite le sue operazioni la Commissione esaminatrice trasmette con una relazione gli atti del concorso al Consiglio direttivo, che, colle proprie osservazioni, le trasmette a sua volta al Consiglio scolastico provinciale e questi, con il parere, al Ministero ».

Il presidente
Tommaso Corsini

R. Conservatorio di Santa Chiara in San Miniato

AVVISO DI CONCORSO
ad un posto d'insegnante italiano con incarico della pedagogia

È aperto il concorso a titoli ad un posto d'insegnante interno d'italiano nei corsi complementari e normali con l'incarico della pedagogia e morale nel corso normale.

Lo stipendio per l'insegnamento dell'italiano è di L. 650 annue, oltre gli utili della vita interna e l'incarico della pedagogia è retribuito in ragione di L. 500 annue.

La domanda in carta bollata da L. 0,60 dovrà essere indirizzata al presidente dell'Istituto nel termine di giorni 30 dalla data del Bollettino ufficiale della pubblica istruzione in cui l'avviso è pubblicato e dovrà essere corredata dei seguenti documenti in carta legale:

a) fede di nascita dal quale risulti che l'aspirante non ha oltrepassato il 35 anno di età (legalizzata);

b) certificato di sana costituzione fisica debitamente legalizzato dal sindaco e dal R. prefetto;

c) certificato di penalità rilasciato non più di 3 mesi prima del termine di chiusura del concorso e comprovante l'immunità da qualunque condanna;

d) certificato di moralità rilasciato non più di 3 mesi prima del medesimo termine dal sindaco del Comune ove l'aspirante risiede, legalizzato dal R. prefetto;

e) certificato di cittadinanza italiana legalizzato;

f) laurea universitaria o diploma di abilitazione agli insegnamenti per i quali è bandito il concorso;

g) certificato attestante il numero dei punti riportati nell'esame finale di laurea o di diploma;

h) cenno in carta libera riassuntivo degli studi fatti e della carriera didattica percorsa;

i) elenco in carta libera di tutti i documenti presentati.

Ai documenti prodotti le concorrenti possono aggiungere tutti gli altri titoli che ritengono opportuno di esibire nel proprio interesse e le loro pubblicazioni.

Nella domanda l'aspirante deve indicare con esattezza la propria dimora ed il luogo ove intende che gli sieno restituiti i documenti.

L'insegnante nominato dovrà assumere l'ufficio con l'apertura del nuovo anno scolastico.

La nomina non diverrà definitiva se non dopo un biennio di lodevole sperimento.

Durante questo termine l'insegnante prescelto potrà essere licenziato per accertata insufficienza, per censurabile condotta ed anche per debole costituzione fisica.

Nel caso che l'insegnante nominata non assuma entro il termine prefisso il servizio, nella quale ipotesi incorrerà, senz'altro nella decadenza da ogni diritto, la Commissione amministrativa potrà procedere alla nomina di una nuova insegnante fra i concorrenti dichiarati idonei nello stesso concorso dalla Commissione giudicatrice; salvo l'osservanza delle forme e modalità stabilite per tali concorsi.

San Miniato, 14 giugno 1912.

Il presidente
March. Carlo Ridolfi.

PARTE NON UFFICIALE

DIARIO ESTERO

Dal complesso dei diversi telegrammi che giungono da Costantinopoli si dovrebbe ritenere che il ministero attuale, tanto imperfettamente costituito, non rappresenta che un Gabinetto di transizione che preparerà il campo alla formazione di un gabinetto definitivo, dopo che sarà stato spazzato il terreno dalle più impellenti difficoltà. Primo sintomo di questo concetto sarebbe la vacanza lasciata al posto di presidente del Senato di cui è titolare l'attuale gran visir.

Questa carica non sarebbe rimpiazzata appunto per essere tenuta in serbo per Muktar pascià tosto che avrà abbandonato il gran visirato. Le difficoltà che intanto si vorrebbero appianare, od almeno sensibilmente smorzare, sono la situazione albanese e lo scioglimento della Camera. Per questa prima il gran visir ci si è messo personalmente all'opera presiedendo la nuova Commissione che si recherà sul luogo per le trattative con gli insorti e per la seconda si dice che si provvederà nelle vie legali, senza violenze di sorta, ma comunque pare omai accertato che lo scioglimento della Camera fa parte del programma del nuovo Gabinetto.

Le voci di abdicazione o di detronizzazione del Sultano non hanno preso veruna consistenza.

La Lega militare non è più una; nei circoli ufficiali si fa la seguente dichiarazione:

Non bisogna confondere la vera Lega militare che ha provocato la caduta del Gabinetto Said pascià e che porta il nome *Muhafaza vatan*, ciò che significa « Difesa della patria » col gruppo di ufficiali *Halaskarian* o « Salvatori » che ha fatto pubblicare un proclama sui giornali ed ha inviato la lettera al presidente della Camera chiedendo lo scioglimento della Camera entro 48 ore.

***

Per ciò che riguarda la situazione albanese, non volendo continuamente ripeterci, ci limitiamo a pubblicare i seguenti telegrammi, tra i molti pervenutici, dai quali la situazione è facilmente desumibile:

Salonicco, 26. — La situazione a Pristina e Giacova continua ad essere grave. Il capo dei ribelli riceve quotidianamente rinforzi. Tutto il vilayet di Kossovo prende parte al movimento.

Costantinopoli, 26. — Alla loro entrata a Pristina i ribelli albanesi erano forti di circa 10.000 uomini. Le truppe non opposero resistenza.

Il comandante della gendarmeria tolse i ferri ai prigionieri e ne mise in libertà 461.

Gli insorti si impadronirono dei depositi di armi e armarono la popolazione.

I ribelli avanzano in direzione di Verisovic colla intenzione di proseguire la loro marcia su Uskub ove regnerebbe il panico. Gruppi armati arrivano da ogni parte dirigendosi verso Pristina.

***

Gli ultimi avvenimenti politici e le guerriglie dei realisti portoghesi ai confini della Spagna, hanno tuttora uno strascico nella stampa dei due paesi, che lamenta le dimostrazioni popolari fatte in Portogallo contro la Spagna o viceversa.

Un telegramma da *Lisbona, 26*, riferisce in argomento:

Il giornale *A Lucta* rispondendo al *Diario Universale*, di Madrid, dichiara di essere d'accordo con lui sulla necessità di impedire ogni incidente sconveniente nelle pubbliche vie. Per questo bisogna evitare tutto ciò che può avere carattere provocante in Portogallo verso la Spagna ed in Spagna verso il Portogallo.

Il Portogallo non domanda di meglio che di vedere regnare il buon accordo tra i due popoli.

DIARIO DELLA GUERRA

Notizie ed informazioni.

Basilea, 26. — L'ex deputato turco Riza Tewfik, che soggiorna a Basilea insieme col generale dell'ex-Sultano, Damad Cherif pascià, intervistato da un giornalista di Basilea, ha dichiarato che la cessione della Tripolitania e della Cirenaica all'Italia è l'unica via che conduca alla pace, che è desiderata cordialmente da tutte le persone sagge di Turchia.

CRONACA ITALIANA

L'arrivo degli ascari a Roma. — Un'altra volta Roma ha dimostrato ammirazione ed affetto verso i forti figli della Colonia eritrea che valorosamente hanno combattuto fra le sabbie e le oasi libiche a fianco dei fratelli nostri. La dimostrazione di stamane è riuscita imponente, solenne malgrado l'ora mattutina dell'arrivo, fissato alle 5, ma compiutosi con 90 minuti di ritardo a causa dei festeggiamenti fatti agli ascari in tutte le stazioni del percorso da Napoli a Roma.

Acclamato dalla folla il battaglione degli eritrei percorse la piazza dei Cinquecento, la via Solferino, piazza Indipendenza e via dei Mille per recarsi alla caserma Ferdinando di Savoia.

Domattina alle 8, il battaglione sarà passato in rivista sul piazzale della caserma al Castro Pretorio da S. M. il Re.

Lunedì, gli ascari si recheranno al Pantheon; il 30 visiteranno la città e il 31 ripartiranno.

Nei giorni 28, 29, 30 e 31, contingenti del battaglione eritreo monteranno la guardia al palazzo reale insieme ai soldati nostri, accoppiandosi così un ascaro ed un soldato, come sentinelle, al portone di ingresso in piazza del Quirinale, in via Venti Settembre, e in via della Dataria.

L'esperimento dei telegrammi-lettera. — Un comunicato del Ministero delle RR poste e telegrafi reca che dalle notizie ricevute finora dagli uffici provinciali risulta che il nuovo servizio dei telegrammi-lettera-notturni ha già preso un notevole sviluppo, ciò che dimostra come l'innovazione corrisponda ad un vero bisogno del pubblico.

Intanto il Ministero avendo constatato che anche gli uffici telegrafici di Cesena, Fano, Palmi, Rapallo e Tortona hanno raggiunto il lavoro necessario per godere dell'orario prolungato sino alla mezzanotte, ha concesso loro tale orario, autorizzandoli contemporaneamente al servizio dei telegrammi-lettera-notturni.

Dalle notizie pervenute risulta pure che i telegrammi extra-europei a trasmissione differita, ammessi dal 1° corrente per molti Stati d'oltre mare, con la riduzione del 50 0[0 per conto sulla tariffa normale, hanno incontrato il favore del pubblico, che col nuovo sistema può con metà spesa telegrafare a paesi lontani coi quali le tariffe sono molto elevate. Giova aggiungere che ai paesi suddetti sono ora da aggiungersi l'Argentina ed il Brasile, coi quali il nuovo servizio è stato ammesso dal 22 corrente.

Cuore italiano. — Il prof. cav. dott. Andrea De Lucis, da Mondovì, che a San Laurise (California) non lascia passare occasione per ravvivare in mezzo ai nostri connazionali, colà residenti, la fiamma dell'amore per la patria lontana, ha testè diretto a S. E. il ministro Calissano, suo antico condiscepolo nelle RR. scuole secondarie mondovite, una nobilissima lettera in cui pone a disposizione delle autorità l'annua dotazione di L. 100 da concedersi alla madre più povera dei caduti in Libia dei circondari di Mondovì e di Alba.

Società geografica italiana. — Mentre la Società geografica italiana si prepara a compiere, non appena possibile, una esplorazione sistematica nei territorî della nuova Colonia di Libia, la presidenza ha fatto preparare, e ne comincia ora la pubblicazione nel Bollettino, una monografia completa dell'isola di Rodi accompagnata da una carta a grande scala, riproduzione gentilmente autorizzata di quella che correda una monografia speciale dell'isola stessa fatta preparare dal comando del corpo di stato maggiore a scopo militare.

Compilata dal valente geografo professore Goffredo Jaja, la monografia riassume in una mole relativamente modesta tutte le conoscenze che si possiedono intorno alla storica isola, dai primordi della letteratura storico-geografica, ai tempi nostri, abbracciando in una sintesi ordinata, tutti i campi dell'attività umana, dalla scienza idealistica alla pratica della vita sociale, economica e commerciale. In questa occasione alla Società geografica è stata rifatta con metodo rigoroso, la misura della superficie dell'isola, i risultati della quale, annessi alla monografia, danno per l'isola principale la misura di chilometri quadrati 1404, e per tutto il gruppo chilometri quadrati 1443. Altri studi consimili sulle altre isole faranno seguito a questa prima pubblicazione.

Marina mercantile. — Il *Cordova*, del Lloyd italiano, è partito da Buenos Aires per Genova. — L'*Argentina*, della Veloce, ha proseguito da Valencia per l'America del sud. — Il *Siracusa*, della Società nazionale dei servizi marittimi, è partito da Alessandria per l'Italia. — Il *Tommaso di Savoia*, del Lloyd Sabaudo, è partito da Santos per Buenos Aires. — Il *Polcevera*, della Società nazionale dei servizi marittimi, è partito da Singapore per Bombay. — Il *Città di Torino*, della Veloce, ha proseguito da Tangeri per Genova.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

TANGERI, 25. — (Via Casablanca ritardato nella trasmissione). — La notizia dell'arrivo per oggi del Sultano proveniente colla ferrovia di Rabat si è sparsa ieri.

Una folla enorme si è recata nelle vicinanze della stazione che era imbandierata. Le truppe facevano ala. Lo stato maggiore, gli ufficiali e il personale del maghzen e del consolato di Francia erano presenti come pure una numerosa scorta di cavalleria.

Il Sultano che aveva preso posto in un vagone speciale col generale Moinier giunse all'una.

Dopo il ricevimento Mulai Hafid salì in vettura per recarsi alla residenza.

Nella città si ebbero manifestazioni di gioia. Uno splendido corteo seguiva la vettura del Sultano e formava uno spettacolo pittoresco.

PIETROBURGO, 26. — Il ministro degli esteri, Sazonoff, ha offerto una colazione in onore del conte Katsura.

LONDRA, 26. *Camera dei comuni.* — Il Governo ha corso oggi il pericolo di subire una disfatta.

Il ministro Lloyd George ha proposto l'ordine del giorno della Camera per la seduta di lunedì prossimo. Gli unionisti si sono opposti alla proposta di Lloyd George, che è stata approvata con 126 voti contro 133.

Tale risultato ha prodotto qualche emozione. I due partiti hanno applaudito: gli unionisti perchè la maggioranza è risultata minima ed i ministeriali perchè hanno evitato una sconfitta.

COSTANTINOPOLI, 27. — Si assicura ufficiosamente che Ferid pascià ha telegrafato al gran visir di non potere per motivi di salute accettare il portafoglio.

Il Governo prenderà oggi una decisione riguardo alla nomina del ministro degli interni. Si afferma che Hussein Hilmi pascià sarebbe stato pregato di accettarlo ma egli non sarebbe disposto a consentire.

Il gran visir ha ordinato alle autorità delle Provincie di inviare alla Porta copia delle istruzioni, trasmesse dal Ministero precedente, riguardanti le elezioni Si crede che si tratti di una misura preparatoria per accertare se le elezioni furono fatte nei modi legali.

I deputati del partito « Giovane turco » si sono rivolti al Governo, domandandogli di non sciogliere la Camera e di limitarsi ad aggiornarla dopo la votazione del bilancio.

COSTANTINOPOLI, 27. — Si assicura che sono state iniziate trattative tra il comitato « Unione e progresso » e il Governo; il Comitato promette di appoggiare il Governo a condizione che questo si impegni a non sciogliere la Camera e a non mutare i primi segretari e il ciambellano del palazzo.

Ferid pascià, che ha rifiutato definitivamente il portafoglio dell'interno, è gravemente malato; si assicura che entrerebbe in una casa di salute.

TOKIO, 26. — Le condizioni del Sovrano peggiorano rapidamente. Una folla enorme staziona nei dintorni del palazzo reale; molti pregano. Il principe ereditario e i suoi figli sono al palazzo presso il letto dell'Imperatore.

Il Consiglio degli anziani e quello dei ministri siedono in permanenza.

Da mezzogiorno la morte è attesa di momento in momento.

COSTANTINOPOLI, 27. — Si assicura che, se dall'inchiesta iniziata dal Governo risulterà che sono state commesse illegalità durante il periodo elettorale, il Governo scioglierà la Camera.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE del R. Osservatorio del Collegio romano

26 luglio 1912.

L'altezza della stazione è di metri	50.60
Il barometro a 0°, in millimetri	757.97
Termometro centigrado al nord	29.2
Tensione del vapore, in mm.	13.45
Umidità relativa, in centesimi	45
Vento, direzione	SW
Velocità in km.	4
Stato del cielo	1/2 nuvolo
Temperatura massima, nelle 24 ore	30.3
Temperatura minima	16.2
Pioggia in mm.	0.9

26 luglio 1912.

In Europa: pressione massima di 766 sulla Russia occidentale, minima di 754 al SW dell'Irlanda.

In Italia nelle 24 ore: barometro salito ovunque da 1 a 2 mm.; temperatura alquanto diminuita sull'Italia superiore e Sardegna; lievemente aumentata altrove; numerosi temporali con pioggie in Val Padana, Liguria, Lazio e versante Adriatico centrale.

Barometro: livellato intorno a 762.

Probabilità: venti deboli vari; alcuni temporali sull'alta Italia; cielo generalmente sereno; mare calmo.

BOLLETTINO METEORICO

dell'ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 26 luglio 1912.

STAZIONI	STATO del cielo ore 7	STATO del mare ore 7	TEMPERATURA precedente Massima nelle 24 ore	TEMPERATURA precedente Minima nelle 24 ore
Porto Maurizio	1/2 coperto	calmo	25 0	18 1
Genova	coperto	calmo	25 2	20 7
Spezia	1/4 coperto	calmo	25 2	19 4
Cuneo	1/2 coperto	—	22 5	13 7
Torino	coperto	—	24 8	16 8
Alessandria	1/2 coperto	—	27 3	15 4
Novara	sereno	—	29 6	17 6
Domodossola	1/4 coperto	—	24 4	11 5
Pavia	1/2 coperto	—	29 0	13 8
Milano	1/4 coperto	—	29 0	16 5
Como	1/2 coperto	—	25 5	17 5
Sondrio	—	—	—	—
Bergamo	1/2 coperto	—	27 6	13 0
Brescia	sereno	—	30 3	18 4
Cremona	sereno		30 9	16 8
Mantova	sereno	—	30 4	18 2
Verona	1/4 coperto	—	30 3	16 1
Belluno	sereno	—	26 8	15 5
Udine	sereno	—	29 5	18 0
Treviso	sereno	—	31 0	17 8
Venezia	nebbioso	calmo	28 2	17 5
Padova	1/4 coperto	—	28 4	17 6
Rovigo	sereno	—	30 7	16 5
Piacenza	sereno	—	28 1	16 3
Parma	sereno	—	30 5	16 6
Reggio Emilia	sereno	—	30 0	16 8
Modena	sereno	—	30 1	18 1
Ferrara	sereno	—	29 3	17 1
Bologna	nebbioso	—	29 4	21 6
Ravenna	—	—	—	—
Forlì	sereno	—	29 8	18 9
Pesaro	3/4 coperto	calmo	28 0	20 0
Ancona	3/4 coperto	calmo	29 5	21 9
Urbino	sereno	—	29 0	18 9
Macerata	sereno	—	29 3	20 0
Ascoli Piceno	—	—	—	—
Perugia	sereno	—	27 2	15 8
Camerino	3/4 coperto	—	29 0	17 0
Lucca	coperto	—	29 2	18 9
Pisa	1/2 coperto	—	29 8	17 2
Livorno	coperto	calmo	28 8	20 5
Firenze	sereno	—	31 1	17 8
Arezzo	nebbioso	—	32 4	15 4
Siena	1/4 coperto	—	30 0	18 1
Grosseto	sereno	—	29 9	15 5
Roma	sereno	—	29 9	16 2
Teramo	sereno	—	31 8	17 0
Chieti	sereno	—	27 8	19 0
Aquila	1/4 coperto	—	28 1	13 4
Agnone	sereno	—	28 3	15 3
Foggia	1/4 coperto	—	32 8	16 0
Bari	sereno	calmo	26 3	21 8
Lecce	sereno	—	28 3	20 5
Caserta	1/4 coperto	—	32 4	17 6
Napoli	sereno	calmo	23 5	20 4
Benevento	sereno	—	27 0	16 4
Avellino	sereno	—	27 4	12 0
Caggiano	—	—	—	—
Potenza	nebbioso	—	29 6	17 5
Cosenza	—	—	—	—
Tiriolo	sereno	—	28 2	15 9
Reggio Calabria	—	—	—	—
Trapani	sereno	calmo	30 6	22 0
Palermo	1/4 coperto	calmo	29 6	17 0
Porto Empedocle	sereno	calmo	27 0	21 3
Caltanissetta	sereno	—	32 5	25 0
Messina	sereno	calmo	31 1	21 8
Catania	sereno	calmo	29 8	21 4
Siracusa	sereno	calmo	27 9	18 7
Cagliari	sereno	legg. mosso	30 0	12 0
Sassari	1/4 coperto	—	27 1	18 0

Direttore: G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate TUMINO RAFFAELE, *Gerente responsabile.*